LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS
AT URBANA-CHAMPAIGN

327.84
B638m
1906
sup.
v. 2

Digitized by the Internet Archive
in 2021 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign

https://archive.org/details/memoria1906boli

ANEXOS

— Á LA —

MEMORIA

PRESENTADA POR EL MINISTRO

— DE —

Relaciones Exteriores y Culto

Dr. Claudio Pinilla

AL CONGRESO ORDINARIO

— DE —

1906

Tomo II.

LA PAZ

Talleres Gráficos— "La Prensa"—de José L. Calderón

1907

327.84
B638m
1906
sup
v.2

ANEXOS

— Á LA —

MEMORIA

— DE —

Relaciones Exteriores y Culto

DE 1906

[TOMO II.]

Alemania.

Informe del Cónsul General de Bolivia.

Consulado General de Bolivia en Alemania.—Hamburgo, Abril 25 de 1906.

Señor:

A principios del més de Febrero del año próximo pasado fuí honrado por el Supremo Gobierno con el cargo de Cònsul General de la República en el Imperio Alemán, con residencia en este puerto, á donde me trasladé tan luego qne tal hecho llegò á mi conocimiento.

Nuestra Legación residente en París, me comunicó á fines de Marzo haber recibido las Letras Patentes extendidas á mi favor y haberse dirigido en consecuencia á la Cancillería de Berlín solicitando se les acuerde el Exequatur correspondiente, el que tardó tres meses en ser concedido, á pesar de gestiones personales que el señor Secretario de la Legación se dignó hacer en Berlín para el pronto despacho. – Esta tardanza, que tienen que sufrir todos aquellos que vienen á Alemania investidos con el carácter de Cónsules Generales, es debida á que para conceder el Exequatur el señor Ministro de Relaciones Exteriores solicita informes al respecto, de todos los

Estados del Imperio y solo lo concede cuando ellos han sido— sin excepción favorables á la persona designada.

Muy pocos días después de que el señor Burgo maestre del Senado me hizo saber que en virtud del Exequatur concedido por el Gobierno Imperial quedaba yo reconocido como Cónsul General de Bolivia, los que fueron empleadós en buscar un local apropiado y en comprar los muebles y útiles necesarios para instalar la Oficina, me hice cargo del despacho; habiéndose empezado la legalización de facturas el 1°. de Julio.

Desde entonces, señor Ministro, consagré mis esfuerzos al servicio del importante puesto que se me ha confiado, animado por la esperanza de que mi labor será de algún provecho para el país.

Comercio.

El valor de las mercaderías embarcadas en Hamburgo, en el último año de 1905 con destino á Bolivia, asciende á Mcs. 7,047,246-33 Pfg. habiéndose recibido por derechos de legalización consular la suma de Mcs. 105,876-10 Pfg.

El desarrollo que toma día á día el comercio de Alemania con la República es considerable.—Para juzgar sobre la proporción creciente en que se desenvuelve, basta fijarse en el siguiente pequeño cuadro que registra la suma percibida por legalizaciones de facturas en los cuatro últimos años:

En 1902 se cobró Mcs. 37,916.
" 1903 " " " 45,822.
" 1904 " " " 97,399.
" 1905 " " " 105,876.

Hay que agregar á esta última suma, la de Mcs. 908 percibidos desde el 1°. de Julio al 31 de Diciembre, por derechos sobre la quinta copia de facturas que algunos agentes so-

licitan y la de Mcs. 118 recibidos por legalización de firmas, certificados y pasaportes.

Conviene hacer notar aquí que el artículo 231 del Reglamento General de Aduanas, al fijar el derecho que sobre legalizaciones consulares se dede cobrar dice: "Por las facturas consulares se pagará como derecho de legalización el 1 ½ p% *sobre su valor*"; pero no explica si el valor de la factura lo forma solo el de las mercaderías ó debe estar incluido en él, el costo del embalaje y demás gastos, hasta que las mercaderías son conducidas á bordo.—Estos gastos, en ciertas clases de artículos, aumentan considerablemente el valor de la factura, lo cual no debe perderse de vista.

Geueralmente las facturas vienen al Consulado solo por el valor de las mercaderías, pero no faltan agentes que envían incluyendo el costo del embalaje.—Como es hasta cierto punto ambígua la disposicion á que me refiero, el Consulado de mi cargo acepta unas y otras sin observación, pero nota que no és equitativa esta diversidad y juzga necesario que un Decreto explicativo del señor Ministro de Hacienda la haga desaparecer.

La suma que ha ingresado á la caja del Consulado General en los meses corridos hasta la fecha, autoriza á afirmar que en el presente año el valor de las legalizaciones de facturas consulares excederá con mucho al del año anterior y ésto, á pesar de que durante largo tiempo la compañía "Kosmos" ha dejado de enviar vapores á Antofagasta, puerto de tránsito para las mercaderías destinadas á los Departamentos de Oruro, Cochabamba, Sucre y Potosí, á consecuencia de que por razón del pésimo é insignificante servicio de desembarco en aquél puerto, los vapores se ven obligados á detenerse largo tiempo con serio perjuicio de sus intereses.

Las mercaderías que debieron ser embarcadas en Hamburgo, durante el tiempo indicado, han sido enviadas al veci-

no puerto de Amberes, de donde zarpaban vapores con destino á Antofagasta. Los informes recogidos al respecto, manifiestan que su valor ha pasado de 600,000 marcos, de manera que el 1 ½ p% que correspondía percibir á éste Consulado General ó sean 9,000 marcos, han sido cobrados por el Consulado de Amberes.

Cuando dicha compañía hizo saber á los agentes comerciales de acá la resolución que había adoptado, la trasmití á ese Ministerio en mis oficios de 7 y 12 de Agosto señalando las causas á que obedecían, á fin de que se inicien gestiones diplomáticas ante el Gobierno de Chile, que obtengan por resultado la cesación de tal situación anormal, creada por haber acordado aquél privilegio en favor de particulares que no cuentan con los elementos necesarios y que constituye una valla para el desenvolvimiento comercial de la República.

El señor Ministro me dijo en contestación que había comunicado á nuestra Legación en Santiago, las instrucciones necesarias al respecto, expresándome también su creencia de que pronto cesarían los inconvenientes anotados.—Sin embargo, ellos no han desaparecido hasta hoy á pesar de que el perjuicio no soporta el comercio de Bolivia solamente, sino también Chile, pues Antofagasta sufre directamente sus consecuencias.

Es de suponer que en día no lejano se modificará de una manera definitiva esta situación, que dura ya demasiado y en consecuencia se regularizará también el itinerario de los vapores alemanes que hacen la carrera á la costa del Pacífico.

Hace poco tiempo que se ha formado una nueva sociedad de navegación á vapor con el nombre de "Roland Dampfer Linie" y que tiene por objeto enviar vapores directos del puerto de Bremen á la América del Sud.—Estos vapores viajarán quincenalmente debiendo el primero partir en breve.—

Como antes todo lo fabricado en Alemania aunque fuese en las inmediaciones de Bremen, venía á Hamburgo para embarcarse, es probable que con este motivo disminuya en algo el ingreso de esta oficina por legalización de facturas consulares; pues el artículo 220 del Reglamento de Aduanas prescribe que dicha legalización debe hacerse por el Cónsul boliviano del puerto en que las mercaderías se embarquen.

La competencia suscitada á la "Kosmos" por la nueva compañía, traerá por consecuencia probablemente la rebaja de los fletes, lo que importaría un beneficio para el comercio en general.

Los pequeños cuadros estadísticos que como anexos acompaño, harán ver á Ud. el considerable aumento que recibe año por año el intercambio comercial de Alemania con las Repúblicas de Sud-América.

La importación de productos sud-americanos ascendió en el año 1903, á un valor de Mcs. 445.133,250 y la de 1904 á Mcs. 526.436,360, dando una diferencia á favor del último, de más de 81.300,000 Mcs.

Aun no se conoce la cifra correspondiente al año 1905, pues recien en el mes de Julio debe salir á lúz la obra que anualmente publica la Oficina de Estadística; pero es indudable que ella excederá con mucho á la de 1904.

Lo mismo sucede y en mayor proporción todavía con la exportación. El año 1903 se exportó de Alemania á Sud-América un valor de Mcs. 216.626,170 y en 1904, ella ha ascendido á Mcs. 245.264,490, arrojando un aumento de Mcs. 28.618,320.

El estaño y el cauchou que constituyen los principales y más valiosos productos de exportación de Bolivia, se cotizan á precios muy ventajosos en los mercados de Europa, en especial el primero, cuyo valor en la actualidad es el mayor que alguna vez hubiese alcanzado; por otra parte los diversos

usos á que ambos artículos se aplican, se multiplican á diario aumentando en proporción al pedido que de ellos se hace; es pues indudable que en estas condiciones, la explotación de ambos productos tomará un gran desarrollo en Bolivia, fomentando en el país el espíritu de asociación, atrayendo capitales extranjeros y aumentando en considerable escala la fortuna particular, que es la base de la riqueza pública.

Sensiblemente la lana y el algodón, que forman la materia prima de la mayor parte, los artículos manufacturados que internamos de Europa, han subido de precio en los últimos años en más de un 30 p%.—Esta alza y la del salario de los obreros, han determinado el consiguiente aumento en el valor de las mercaderías que consumimos.

Abrigo la esperanza de que una vez que se convierta en realidad nuestra común aspiración de ver ligados por vías férreas nuestros principales centros de población, el impulso dado por los poderes públicos á las industrias del país, obtendrá la implantación de fábricas nacionales de los artículos manufacturados de mayor consumo siquiera; así disminuirá la demanda que de ellos hacemos al extranjero, utilizando la materia prima que poseemos en abundancia y de la mejor calidad.

Probablemente á causa de que la importación de mercaderías á Bolivia y la exportación de sus productos al extranjero se hace por intermedio de puertos pertenecientes á otras naciones, los datos estadísticos que salen á luz al respecto, hasta en documentos oficiales, son generalmente inexactos.

Así, por ejemplo, en la voluminosa publicación que últimamente ha hecho la Oficina de Estadística Comercial de Hamburgo con el título de "Comercio y Navsgación" se asigna á Bolivia en el año 1904, solo una importación de Mcs. 4.999,340—; sin embargo el valor de las facturas legalizadas en el Consulado Generál en dicho año, asciende á la suma de

Mcs. 6.514,046 dando una diferencia de Mcs. 1.518,706.

El Consulado Generál de mi cargo ha estimado conveniente no dejar pasar en silencio esta inexactitud, que cede en detrimento de la importancia comercial de nuestro país y se ha dirigido á la mencionada Oficina, de Estadística haciendo la correspondiente rectificación y ofreciendo poner á disposición suya, en lo sucesivo, todós los datos necesarios á fin de que, la publicación que debe hacerse en Julio del año actual correspondiente á 1905, los consigne exactos.

En cuanto al valor de los productos bolivianos que desembarcan en este puerto, la diferencia debe ser mucho mayor; pero la rectificación no ha podido comprenderlos por carecer el archivo del Consulado General de los datos precisos necesarios.

Oportunamente dí cuenta de éste hecho al señor Ministro de Colonias y Agricultura, encargado también del ramo de Estadística, habiendo recibido su aprobación.

Por el motivo anteriormente expuesto y porque es necesario satisfacer á diario los innumerables informes que se piden á esta Oficina de datos estadísticos de todo género, de disposiciones vigentes sobre tal ó cual materia, de tarifas aduaneras, etc., es que hé solicitado repetidas veces de los distintos Departamentos de la Administración Pública se sirvan enviarme todos aquellos documentos que puedan ser útiles para el objeto indicado y principalmente las publicaciones que se hagan de cuenta del Estado. Sin embargo, la única publicaciòn que se recibe y con largas interrupciones, es el periodico oficial; por lo demás, ni los Informes presentados por los Ministros de Estado á la Legislación del año próximo pasado, se me han remitido, á excepción del Ministerio de su digno cargo.

A fin de poder hacer algunas publicaciones de interés general relativa á Bolivia, me hé suscrito particularmente á

importantes revistas de carácter internacional como la "Revue Diplomatique", "Le Comerce International de París" y "Paises Americanos de Hamburgo", en cuyas columnas admiten extractos de importantes resoluciones, datos estadísticos, etc. A pesar de esto, juzgo necesario celebrar un convenio con algún diario de ésta localidad para que permanentemente se ocupe de Bolivia recogiendo los correspondientes datos de este Consulado General. Solo así alcanzaremos nuestro propósito de llamar la atenciòn del mundo civilizado hacía los recursos con que cuenta nuestro privilegiado suelo, hasta hoy casi desconocido y, estimularemos corrientes de inmigración hacía el, poniendo de manifiesto sus abundantes y variadas riquezas, inexplotadas por falta de brazos, capitales y vías de comunicación.

La República Argentina y Chile principalmente y después el Brazil y el Uruguay, han llegado por ese medio de propaganda á colocarse en el concepto público, á un nivel muy superior; necesitamos seguir su ejemplo para no vivir olvidados como las demás Repúblicas Sud-Americanas.

Actualmente se edita aquí una importante obra con el título de "Geografía Comercial y Agrícola de las Repúblicas Sud-Americanas", en la que se dedica un extenso capítulo á Bolivia. Como él me fue previamente consultado, he tenido ocasión de corregir los errores que contenía y de conseguir la inserción de la ley sobre construcción de ferrocarriles y sobre adjudicación de tierras.

Tan luego que salga á luz, tendré el agrado de remitirle algunos ejemplares.

Cónsules.

Según la nómina que me ha remitido ese Ministerio, los Cónsules sometidos á jurisdicción del Consulado General de mi cargo conforme al Decreto Supremo de 1°. de Marzo

del año próximo pasado, son 14: 10 en el Imperio Alemán, 3 en Austria Hungría y 1 en Dinamarca. De estos el Vice-Cónsul en Triéste señor Víctor E. Morpurgo nombrado en Abril de 1903, aún no está en ejercicio de sus funciones por no habersele concedido el Exequatur correspondiente por el Gobierno Austro-Húngaro; más con el señor Ministro me ha asegurado que se llenará el requisito que, según el interesado, exige la Cancillería del Imperio, del Gobierno de Bolivia para acordarlo, es indudable que pronto ingresará al ejercicio de su cargo.

Para los efectos del artículo 4°. del indicado Supremo Decreto de 1°. de Marzo, se ha hecho la distribución conveniente de timbres consulares entre los señores Cónsules, pero hasta hoy ninguno de ellos ha empleado un solo timbre. En vista pues de poco ó ningun uso que de ellos se hace, convendría restringir á un informe trimestral ó semestral la obligación que por dicho Decreto se les impone de dar cuenta mensual á las Legaciones ó Consulados Generales de que dependen, del movimiento de timbres que han tenido, en sus respectivas oficinas.

En este Consulado General, el valor de timbres empleados desde el 1°. de Julio pasado hasta la fecha en legalizaciones de firmas, documentos y concesión de pasaportes, es el de Mcs. 180, ó sean Bs. 90, á razón de 2 Mcs. por boliviano.

Ya expresé á ese Ministerio en comunicación oficial que todas las Repúblicas de Sud-América, incluso aquellas cuya moneda vale menos que la nuestra como Chile y el Brasil, computan el peso de su Nación á razón de 4 Mcs. para el cobro de derechos por legalizaciones, siendo Bolivia la única que ha establecido la equivalencia de su moneda á razón de 2 Mcs.

Además, juzgo que no es equitativo cobrar lo mismo por la legalización de un poder acordado para hacer una pe-

queña transacción por ejemplo, que por aquél que representa cientos de miles de bolivianos. Pasando de cincuenta mil debiera doblarse el derecho y por más de cien mil cuadruplicarse.

Los timbres consulares de valor de 5 Bs. no tienen aplicación alguna y deben inutilizarse. La citada Ley de 28 de Diciembre de 1903 que consigna detalladamente los derechos que los Cónsules deben cobrar por legalizaciones, certificados, pasaportes, etc., con empleo de timbres, no registra un solo derecho mayor de 4 Bs., á excepción del que se refiere á la asistencia del Cónsul fuera del lugar de su residencia para cuyo cobro no le es necesario emplear timbre alguno.

Cuando me hize cargo del Consulado General existía la más completa divergencia en el Escudo de Armas de la República que usaban los Cónsules; siendo tan diferentes algunos del verdadero Escudo, que es difícil colegir cual es el que pudo haberles servido de modelo; otros señores Cónsules carecian de Escudo y Bandera ignorando por completo como es el primero y de qué colores se compone la segunda. Se les ha enviado pequeños modelos del Escudo, con colorido, para que la uniformidad en el uso de ambos Emblemas Nacionales sea completa.

A fin de que la creación de Cónsules corresponda al propósito que la motiva, es necesario colocarlos en situación de poder prestar algún servicio al país dando informaciones respecto de sus condiciones á los que las solicitan y haciendo propaganda á su favor. La mayor parte de ellos son extranjeros que no han visitado siquiera la República y que si piden ser Cónsules de Bolivia, es solo por aprovechar de las ventajas que ofrece el título, principalmente en los centros comerciales.

Varios de ellos se han dirigido á este despacho solicitando datos respecto á Bolivia y expresando su deseo de ob-

tener publicaciones que les hagan conocer lo mas esencial de lo que pasa en el país cuyos intereses comerciales representan.

He manifestado con tal motivo al Supremo Gobierno, la necesidad que existe de enviar á los Cónsules Generales para que hagan la conveniente distribución, las publicaciones de interés general hechas de cuenta del Estado, en especial aquellas que como la obra del Ingeniero Sisson se han editado en otro idioma más, pués así ningún Cónsul dejará de comprenderlas.

Pienso que todo nombramiento de Cònsul debe venir acompañado por lo menos de la Constitución Política del Estado, del Reglamento Consular con las distintas Leyes y Decretos que han variado algunas de sus disposiciones, de pequeños extractos que se podrán mandar formar con ese objeto, que contengan datos estadísticos, las condiciones del suelo, del clima, ventajas que se acuerdan á los inmigrantes, condiciones de adjudicación de tierras, etc., tarea que podría encomendarse al laborioso Ministerio de Colonias y Agricultura el que no dudo que la llenaría del mejor grado.

Cuando un súbdito extranjero recibe el despacho de Cónsul de Bolivia desprovisto de instrucciones que le manifiesten que tienen obligaciones que llenar con tal motivo, se juzga desligado de todo deber y se contrae solo á utilizar en provecho propio el título que se le ha conferido. Ningún beneficio reporta pues Bolivia de tener en esta forma un numeroso Cuerpo Consular, el que organizado como es debido le prestaría positivos servicios.

Era inaplazable la necesidad de adoptar un nuevo Reglamento Consular extenso y detallado que contenga también todas las Leyes y Decretos que han modificado las disposiciones del que hasta ahora ha estado en vigencia desde el año 1887. La última Legislatura al haberlo sancionado, co-

mo me lo anuncia un oficio de ese Ministerio, ha llenado un vacío prestando un positivo servicio á la Nación. Si como supongo, su edición se ha hecho solo en español, es indispensable mandar hacer una traducción al francés para que pueda ser comprendido y sirva de norma á todo el Cuerpo Consular Boliviano en Europa, que en su mayor parte no conoce nuestro idioma.

Hasta hace poco tiempo, se ha empleado el procedimiento de enviar, los paquetes de facturas consulares á las distintas Aduanas de la República como "correspondencia certificada", con un gasto mensual de marcos 70,80 y hasta 90.— En vista de éste fuerte desembolso he pedido informes á la Administración de Correos sobre si enviando dichos paquetes certificados también, como "papeles de negocios" no llegan á su destino con igual seguridad. Como la respuesta ha sido afirmativa, se hace el envío desde el mes pasado á los puertos del Pacífico y á esa ciudad en ésta última forma, economizando poco más ó ménos 40 Mcs. mensuales. He dado conocimiento de éste hecho al Ministerio de Hacienda y pedido su aprobación.

Revista Política.

La paz europea parece asegurada, á lo ménos por algún tiempo, después de la sangrienta guerra á que ha puesto felíz término la poderosa intervención del Presidente de los Estados Unidos de Norte América Mr. Roosevelt.

La Rusia, la inmensa y temida Rusia ha sido desalojada de sus posesiones de la Manchuria con facilidad increible y, con ella ha dejado también sus grandes prestigios y la arraigada persuación que el mundo abrigaba de su formidable poder militar. Sus desastres, que se han sucedido sin tregua y

sin proporcionable siquiera el lenitivo de vencer en un solo combate, le han mostrado con inolvidables manifestaciones, que para conservar lo que se posee y estar á cubierto de agreciones extrañas, no basta tener millones de habitantes, enorme territorio y cuantiosas riquezas, sino que es necesario ante todo saber organizarse, instruirse y vivir alerta llevando al hombro el arma más mortífera que se hubiese inventado, ejercitando sin cesar la mejor manera de utilizarla. Es preciso para que un gran pueblo sea verdaderamente tal, que el poder que lo gobierna en vez de fomentar al fanatismo embrutecedor, lo ilustre y le acuerde libertades públicas, estimulando así su dignidad y sentimientos patrióticos.

El soldado ruso, valiente y físicamente mucho más fuerte que el japonés, ha sido víctima de la impericia é ignorancia de sus jefes y oficiales, de las que ha sabido aprovechar con maestría, el admirable ejército del Mikado.

El pueblo ruso, que tarde se ha dado cuenta de la causa de sus descalabros, se convulsiona y subleva contra su Czar, pidiéndole lo que hace 100 años, debiò haberle pedido, sin que las precipitadas concesiones acordadas por un lado y las carnicerías que los cosacos hacen á boca de jarro por otra, puedan restablecer la completa calma.

En hora felíz para el Czar y para la Rusia, se firmó la paz, pues es difícil calcular cuales hubiesen sido las consecuencias desastrosas de la continuación de la guerra por algún tiempo más.

Pero los golpes asestados por el Japón, no han caido sobre su contendor solamente, los ha recibido tambiạn la Francia que vivía orgullosa del invencible poder de su aliado y se sentía capáz de medir ventajosamente sus fuerzas con la Triple Alianza.

Los que hemos estado en París al principio de la guerra, hemos podido apreciar de cerca el grado de menosprecio que el pueblo francés sentía por el Japón y su ejército, que

eran objeto de burlas las más sangrientas. Poco á poco y de sorpresa en sorpresa, la realidad se ha impuesto con la rudeza de las armas, estableciendo la incontrastable superioridad del Japón sobre su rival.

Hoy vé la Francia que por muchos años no puede contar con el apoyo eficáz de Rusia en caso de un conflicto armado, pero á lo menos no alimenta yá ilusiones, que siempre inducen á error.

La cuestión de Marruecos, por el momento zanjáda en la conferencia internacional de Algesiras, ha estado á punto de desarrollar acontecimientos muy graves, sin tener en sí la importancia que se le ha dado. Al acordar ella que las principales potencias de Europa intervendrán por medio de sus representantes en asuntos internos del país, como por ejemplo la inspección de la policía, se ha echado en Marruecos el gérmen permanente de discordias internacionales.

El Emperador de Alemania, herido en su amor propio de Monarca de un gran Estado, por no haber sido avisado oficialmente del acuerdo anglo-francés, ha forzado á la Francia á aceptar la Conferencia, en la cual no ha podido sin embargo despojarla de los privilegios á que es acreedora por su especial situación de vecindad con sus posesiones de Argelia y por los cuantiosos intereses que allá tiene.

La Alemania al imponer la Conferencia Internacional de Algesiras, arrastrando allí á las principales potencias del globo, ha probado que no permite que se prescinda de ella en acuerdos trascendentales celebrados sobre intereses en que también ella tiene parte, pero ha tenido también ocasión de ver que en esa actitud no cuenta con el apoyo moral de ellas, pues á excepción del representante austriaco, todos los demás han estado de parte de Francia, incluso el de Italia su aliada. Este hecho al que toda la prensa de Europa le ha atribuido

gran importancia, está llamado á debilitar los vínculos que hasta hoy ligaron la triple alianza.

Las relaciones de cordial amistad entre Inglaterra y Francia se estrechan día á día, siendo causa de recelos y susceptibilidades de parte de Alemania que cree ver en ellas una amenaza para su seguridad.

El año pasado, iniciado el desacuerdo con Francia antes de que ésta aceptase la conferencia internacional, creyó Alemania que pactaba un tratado de alianza con Inglaterra, contra ella, é iba á declararle la guerra; pues según informes recogidos de fuente autorizada, el ejército había recibido órden de estar listo para invadir la Francia. - Avisada ésta, del peligro que la amenazaba por medio de su representante en Italia, á cuyo Gobierno había avisado su propósito el Emperador Alemán, hizo declaraciones terminantes sobre sus pacíficas intenciones asegurando que no buscaba ni deseaba la guerra, declaraciones que fueron acompañadas de la dímisión del Gabinete.

Atacado mas tarde duramente el Ex-Ministro de Relaciones Exteriores Monsieur Delcassé por haber conducido á la Francia al borde de un abismo, quiso vindicarse probando que mas bién la llevaba por el camino de la salvaciòn, pues había asegurado no solo el apoyo moral de Inglaterra sinó el efectivo de todo su poder militar.

Estas revelaciones produjeron un estallido de indignación en Alemania contra Inglaterra y, motivaron explicaciones oficiales.

El Gobierno inglés no ha dado paso atrás; ha manifestado que él no ofreció ni solicita la alianza de la Francia, pero que está decidido á no permitir más agresión injusta contra ella.

El actual Ministro de Relaciones Exteriores Mr. Edivard Grey, al diseñar su programa ante el Parlamento Inglés,

ha dicho: "Hay tres puntos cardinales en la política inglesa y son: 1°. La amistad con Estados Unidos; 2°. La alianza con el Japón y 3°. El acuerdo con Francia"; agregando en seguida: La condición de toda mejora en las relaciones políticas de Alemania é Inglaterra consiste en que las relaciones de Alemania y Francia sean buenas y equitativas".

Con más claridad no puede expresarse un propósito, no se puede con más franqueza abrazar una causa.

El pueblo alemán, persuadido hoy de que Inglaterra está dispuesta á asestarle un golpe de gracia que le impida engrandecerse más y ésto sin que hubiese mediado ofensa alguna, profesa sincero odio al inglés, odio que vá recrudeciendo día á día con la lucha comercial que en el mundo sostienen ambos pueblos rivales.

Alemania aumenta sin cesar su fuerza militar y construye blindados, con la mira de batirse algún día con Inglaterra. Cualquiera iniciativa del Emperador tendente á ese fin, es inmediatamente acogida por el "Reichstag" que vota nuevos impuestos casi sin discusión y éste pueblo patriota no solo lo soporta con resignación, sinó que los acepta con energía.

Inglaterra por su parte, vé que Alemania gana terreno y le conviene atajarla antes de que su poder marítimo adquiera muy grandes proporciones.

Es pues muy probable que en día no muy lejano, este rencor reconcentrado estalle y el mundo presencie una sangrienta guerra que sería muy popular en ambos paises, especialmente en Alemania, en la que ambas Naciones se disputarán la primacia comercial, con la que quedará en definitiva la victoriosa.

Por lo que á la Francia hace, una guerra con Alemania le sería desastrosa, aún contando con la cooperación de Inglaterra. Esta; destrozaría probablemente la flota alema-

na, bombardiaria sus puertos, pero con todo su poder marítimo no conseguiría desalojar al ejército alemán de Francia, que sería invadida con la mayor facilidad y de la que no saldría, sinó después de haberla aniquilado por completo y talvéz para siempre.

Es innegable que hoy se encuentra la Francia en condiciones mucho más desventajosas que en 1870. Entonces su población era pues más ó menos igual á la de Alemania y tenía para defender sus fronteras las fortificaciones de Metz, Coblenz y Strassburgo que equivalían por sí solas á un numeroso ejército. Ahora esas fortificaciones, reforzadas en proporciones colosales, que las hacen intomables, pertenecen á su aguerrido enemigo y su poblaciòn es menor casi con 20 millones, cifra que puede dar un contingente de 2 millones de soldados.

Además, cuando Francia se ha dado cuenta de la inminencia del peligro en que ha estado, ha entrado á examinar su situación militar comparándola con la de Alemania. Sus más acreditados órganos de la prensa han manifestado, sin ser contradichos, que no está preparada para la guerra ni habría podido rechazar una agresión repentina del ejército alemán. Alemania que vive sobre las armas como si estuviese siempre en vísperas de una guerra, puede en las primeras 24 horas, lanzar sobre el territorio francés cerca de 200,000 hombres, á los que Francia no habría podido oponer sinó 60,000, porque no dispone de trenes directos á la frontera teniendo ellos que hacer rodeos y pasar por París, siendo imposible la reconcentración de sus fuerzas activas en menos de diez días. La misma prensa ha demostrado que su artillería de campaña es con mucho inferior á la del ejército alemán.

Basta lo anteriormente anotado para concluir que Francia habría sido nuevamente vencida y con facilidad, sin que tengamos necesidad de comparar la disciplina de am-

bos ejércitos ni recordar que últimamente con motivo de la inventariación de los bienes eclesiásticos, en ejecución de una ley, un distinguido capitán francés, se ha negado á cumplir las órdenes de su jefe por escrúpulos de conciencia.

A pesar de las manifestaciones de simpatía y amistad que ha recibido la Francia de muchas Naciones, atraviesa hoy por una situación interna muy difícil que solo podrán conjurar la sabiduría y tino del Gobierno, unidos al patriotismo y cordura del pueblo francés.

La ley de la separación de la Iglesia y del Estado, cancelando el Concordato que regía las relaciones del Vaticano con la República Francesa, ley votada sin la suficiente meditación y sin que el país esté preparado para recibirla, levanta en su ejecución sérias resistencias de hecho, que han causado ya varias víctimas. Las masas populares, en especial en los lugares apartados de los grandes centros, se sublevan contra el inventario de los bienes de la iglesia, que lo conceptúan como una profanación, y atrincherándose en los templos, acometen á la fuerza pública, a pesar de que el Santo Padre no ha hecho de su parte nada para estimular esa resistencia, explotando así la terrible arma que tiene en sus manos.

La historia nos demuestra que el fanatismo herido no reconoce valla y que es capáz de cualquier extremo. No será pues extraño que ésta ley, dictada sin necesidad alguna, desencadene una guera intestina de funestísimas consecuencias.

A esto se agrega que las huelgas han tomado allá proporciones inesperadas y revisten hoy un carácter verdaderamente revolucionario. No son yá los obreros los que abandonan su trabajo el día que les viene en gana cuando sus exigencias no son satisfechas; son también los funcionarios públicos de baja escala que se arrojan el derecho de declararse en huelga, revelándose así contra las leyes que determinan

las condiciones de los cargos que desempeñan, y pretenden por ese medio violento hacerlas variar.

Las Cámaras francesas discuten la adopción de leyes que corten de raíz este abuso, que amenaza perturbar la tranquilidad pública en todo el globo.

La lucha comercial marítima que sostienen Inglaterra y Alemania es cada día más encarnizada y ésta última avanza con tál rapidéz, que tiene Inglaterra razón de estar celosa.

Sabido es que Lóndres es el puerto más importante de Europa; su tráfico aumenta sin cesar, pero en la misma proporción que el de otros puertos del continente. En los últimos 10 años su movimiento apenas ha crecido en un 17 p%, mientras que el de Hamburgo ha aumentado en un 47 p% y el de Amberes en un 51 p%.

Lóndres ha sido durante largos años el puerto de reexportación por excelencia. Los grandes cargamentos venidos del Atlántico y el Pacífico se subdividían allí para volver á otros puertos de Europa; y ahora gran parte de ellos se encaminan directamente á los puertos citados, que ganan lo que Lóndres pierde.

Los cuadros estadísticos que como anexos á este informe acompaño, dan á conocer el desarrollo progresivo de éste admirable puerto de Hamburgo, donde no se economiza gasni esfuerzo alguno para hacer de él, el primero del mundo. En muy pocos meses más estará terminada la hermosa estación central del ferrocarril, á cuyo frente está situado este Consulado General, que tendrá muy pocas rivales.

Hemos dicho que el puerto belga de Amberes desarrolla en proporciones colosales; pero es necesario hacer notar que éste desarrollo lo debe en su mayor parte al elemento alemán.

La población alemana es muy numerosa y aumenta

sin cesar, los bancos y sociedades alemanas se multiplican cada día y son principalmente los capitales alemanes los que impulsan su progreso y engrandecimiento.

De 5,000 y tantos navíos de mar que entran á Amberes anualmente, más de 1,000 son alemanes y el agente de la compañía de navegación alemana "Noddeutscher Lloyd", es prácticamente el dueño del puerto. En cuanto á la navegación interior el monopolio es mayor, pues 10 sociedades alemanas disponen de más de 300 grandes navíos y tienen asegurada la conquista germánica del Escalda.

Además, la Alemania tiene yá establecidos al frente de Lóndres, puertos avanzados, perfectamente habilitados que le sirven de base y punto de apoyo en la lucha comercial que tiene emprendida la que, según lo enseña la historia, es con frecuencia precursora de una guerra.

La influencia decisiva de Estados Unidos de Norte América en los asuntos internacionales del mundo entero, se deja sentir cada día con mayor peso. Todos escuchan su parecer, piden su consejo y para obrar en cualquier sentido, exploran antes sus opiniones.

Cuando algún desacuerdo se produce entre una República del Centro ó Sud de América y un Estado Europeo, éste antes de dar paso alguno, sondea la Cancillería de EE. UU. dispuesta siempre á llevar á la práctica la doctrina "Monroe", que provista de elasticidad, toma mayor amplitud á medida que avanza el tiempo.

Merced á la protección que reciben del coloso del Norte, las pequeñas Repúblicas hacen ahora con las Naciones de primer órden, lo que no se habrían permitido hacer algunos años.

Hemos presenciado, con asombro, los inusitados ultrajes de que ha sido últimamente objeto el representante de Francia en Venezuela, de parte del Presidente Castro, con

motivo de la cuestión suscitada entre la compañía francesa de cables y el Gobierno Venezolano, ultrajes que á no ser EE. UU. habrían recibido un rápido y severo correctivo.

La Francia, pendiente siempre de la palabra de EE. UU. en éste asunto y temerosa de causarle disgusto, no se ha animado á adodtar medidas represivas enérgicas, limitándose á tomarlas á medias, en las que se han traslucido por cierto el motivo que determinaba la prudencia en sus actos. Esta conducta ha ensoberbecido á dicho Presidente, que trata á las Naciones europeas en sus alocuciones, con el más grande menosprecio.

La prensa francesa toma la revancha insultando á su vez al Presidente de Venezuela y pide á lo menos represalias que el Gobierno francés, culto por excelencia, no ha podido ejercerlas en la misma forma con el Representante venezolano en París.

Estados Unidos se ha constituido pues de hecho en protectora de las demás Repúblicas de América, á las que ninguna Nación europea puede agredir sin obtener antes su pleno asentimiento, ni tratándose de la defensa de sus propios intereses.

Su poder y los elementos de que dispone infunden tal respeto, que ninguna potencia le buscaría cuestión y se puede decir que le han reconocido ya ese carácter sin protesta alguna.

La prensa de este continente exige solo que Europa establezca á su vez su doctrina "Monroe" que impida á Norte América inmiscuirse en las cuestiones exclusivamente europeas; á pesar de ello, EE. UU. interviene en todo y para todo, y en la conferencia de Algesiras ha jugado un papel importante, sin tener intereses directos en los asuntos que allí se han debatido.

Cuando se reflexiona sobre el inmenso desarrollo de

esa colosal nación que en menos de siglo y medio de vida independiente es yá mucho más poderosa que todas las demás del mundo; cuando se mide la enormidad de elementos que puede contener en su seno con el trascurso del tiempo, siguiendo la marcha de vertiginoso progreso que su perfecta organización le ha impreso; cuando se piensa en que después de un siglo tendrá 400 millones de población robusta, viril y civilizada, con territorio cruzado en todos sentidos por ferrocarriles, y que sus caudales habrán aumentado en igual proporción; cuando se medita en que esta gran Nación estará entonces por su poder irresistible á cubierto de toda agresión exterior, aunque fuese de una coalición europea, nace en el ánimo la esperanza de que se convertirá en el Juez Supremo Internacional que, disponiendo de los elementos necesarios, hará cumplir las reglas establecidas por el Derecho de Gentes, que ahora quedan escritas y que los fuertes las interpretan á favor suyo, sin que quede á los débiles mas recurso que la protesta.

El Derecho Internacional no será ya, como hasta hoy, una bella teoría, sinó el Código de Leyes establecidas y de forzosa ejecución. El mundo se inclinará entonces reverente ante tanto poder y los distintos Estados, sin sentir herida su dignidad y soberanía, reconocerán de grado ó por fuerza esa suprema autoridad con la que ninguno podrá luchar.

Entonces ya no habrán rivalidades, los Estados débiles no serán ya víctimas de la ambición de los fuertes, desaparecerán para siempre las expansiones territoriales y toda cuestión internacional será resuelta por el Grán Arbitro que como poderoso, tendrá que ser imparcial y justo.

Ya no se derramará con cualquier pretexto torrentes de sangre humana y el mundo no volverá á presenciar, con el corazón angustiado, el vasallaje de un pueblo de titanes como el pueblo Boer.

Las naciones no encontrarán ya objeto en sostener numerosos ejércitos y vendrá el anhelado desarme, merced al que los miles de millones gastados anualmente en armas destructoras, servirán para impulsar el progreso y acrecentar las fuerzas vivas de cada Estado.

¿Porqué si hoy, en la adolescencia de su vida de gigante, impone ya su voluntad tratándose de América á las viejas naciones de Europa, mañana cuando esté en la plenitud de su desarrollo y sus fuerzas hayan cuadruplicado, no será el obligado dirimidor de sus diferencias para el supremo bien de la humanidad?

El alma se dilata al pensar en que algún día pueden ser una realidad tan hermosas perspectivas, pero se contrista al constatar que los que ahora las vislumbran no las verán realizadas.

Renuevo al señor Ministro las seguridades de mi distinguida consideración con que soy su obsecuente servidor.

Guillermo Sanjinés.

Al señor doctor doctor Claudio Pinilla Ministro de Relaciones Exteriores.

La Paz.

ANEXO N.º 1

Informe Consular del año 1905.

Consulado de la República Boliviana en Bremen.—Bremen, 7 de Febrero de 1906.

Tengo el honor de sumistrar á Ud. lo siguiente:

Libro de caja: No hubo movimiento ninguno ni de entrada, ni de salida en 1905, lo mismo que en 1904.—En esta, mi región consular no se encuentran súbditos, ciudadanos bolivianos, tampoco se presentaron aquí emigrantes para Bolivia. Por tanto no se me han presentado documentos de ninguna clase para legalizarlos. *Facturas consulares*, para ser legalizadas no se han presentado tampoco en este consulado. Debo de confirmar lo que he llevado expuesto ya en otras ocasiones, que esta región consular no está llamada á formar parte del gran centro de la industria alemana, ni para la importación de productos de Bolivia, ni para la exportación de mercaderías, y por esta razón de aquí no se pueden dar datos, que sean útiles para estudiarse á este respecto. Tal estado de cosas aun no ha podido cambiarse ó mejorarse; cierto es, que Bremen pose su gran importancia como mercado de fletes para vapores y buques veleros para la América del Norte y para los Continentes de Africa, Asia y Australia, pero no sucede lomismo con el Continente Sud Americano. Para este último, Hamburgo, Rotterdam y Amberes son los importantes mercados de flete, y allí es, donde el comerciante exportador siempre obtiene las mayores ventajas para contrastar los fletes más ventajosos, buscando sus buenos provechos para hacer frente á sus competidores.—De cuando en cuando también desde aquí se exportan mercaderías paro Bolivia, sea vía Montevideo y el rio Paraná y sea vía Antofa-

gasta y Mollendo. Pero esto es más bien insignificante, y tales mercancías se conducen en lanchones grandes por vapores remolcadores á Hamburgo, para ser embarcados y trasbordados allá para el extranjero. Por consiguiente y en conformidad con la Ley Suprema, se presentan entonces las facturas consulares para su legalización en el Consulado de Bolivia en Hamburgo, que es el verdadero puerto de embarque para el Extranjero.—Semejante caso también sucede respecto á Amberes y Rhoterdam.

Entretanto no dejaré de mencionar, que en mi distrito consular siempre he seguido y seguiré haciendo cuanto esté á mi alcance para fomentar el desarrollo del comercio para con Bolivia. —Gracias á los datos, las actos necesarios, el Arancel de aforos que el señor Ministro del ramo tuvo á bien suministrarme, y que se conservan en el archivo de este consulado, me encuentro en la posición de poder dar informaciones, y consejos útiles, contestar preguntas á los comerciantes cuando estos me piden aquellas. De este modo sea desconocidamente ó indirectamente, estoy prestando mis servicios, contribuyendo para que aquí y en otras partes de Alemania, se puedan desarrollar las relaciones de comercio con Bolivia, vice vercesa.—

Industria. Son dignas de llamar la atenciòn las fábricas de cerveza en esta ciudad, que producen las cervezas de primera clase; pasteurizadas, cuya calidad se conserva muy bien, prestándose perfectamente para el consumo en países tropicales. Estas cervezas están gozando de una reputación expléndida sobre todo el orbe.—También existe en los contornos de esta una sociedad de accionistas muy importante, que produce artículos químicos, que hoy día cuentan con mucho consumo general.

Recien se ha formado aquí una nueva línea de vapores, denominada "Roland Dampfer Guice" (sociedad de ac-

cionistas con capital fuerte) cuyo objeto es, de mandar sus vapores desde acá á los puertos de la América del Sur, sea el Brasil, Uruguay, Argentina en el Oriente y á Chile y el Perú en el Pacífico.—No cabe duda, que en el curso de tiempo, estos vapores que principiarán á correr en el mes de Abril de este año, podrán contribuir para también intermediar el comercio entre Bolivia y ciertas partes de Alemania.—

Tráfico con Bolivia: á la importación de Bolivia á esta. El cuadro estadístico del año 1905 aun no está concluido por nuestra Cámara de Comercio, lo que se verificará sólo en dos meses más.—Para el año 1904 el guarismo casi no tiene objeto de citarse aquí, porque el cuadro incluye juntos los países de Bolivia, el Perú y Chile.

Importación de Mercaderías y productos de Bolivia, el Perú y Chile;

en 1902	11,776	quintales métricos,	Valor	Marcos...	558,122
" 1903	62,510	"	"	"	1.328,300
" 1904	11,731	"	"	"	544,615

Exportación de Bremen á Bolivia en 1904;—

Cerveza Alemana	9,028	Litros	Valor Marcos.....	4,432
Arroz pulido de la India	18,112	Kilógramos	Neto..	3,524
Cuero Alemán preparado	133	"	" ..	1.876
Artículos de algodón	189	"	" ..	1,310
Otros artículos alemanes	1,292	"	" ..	2,726
			Valor total.....	Marcos 13.918

Tarifa de avalúos sobre artículos de importación y nuevos impuestos interiores. – En el Parlamento alemán se están tratando y discutiendo actualmente dos nuevos proyectos del Gobierno, que son de alta importancia, preocupando mucho los ánimos de los Diputados de la citada Cámara y todo el mundo sea el comercio, los industriales y el partido de los Agrarios espera con cierta impaciencia conocer el resultado final.—

La Caja de ahorros.—En esta ciudad es una institución benéfica, digna para imitarse, por el carácter sólido, su organización sobre base segura, y su administración recta, honrada é inteligente. Se admiten depósitos desde muy pequeñas cantidades en plata, de la gente del pueblo, ahorros, que gozan de un interés módico y seguro anualmente.—Esta institución, establecida desde hace más de 60 años tiene toda la confianza del público.—Los depositarios á cada instante—cuando quieren, recibirán devuelto sus capitales depositados con el interés devengado.

Cada uno de los depositarios recibe su libro de depósito; en 1904 existieron 158,775 libros de depósito, con los depósitos totales de Marcos 92.251,289.

De U. muy atento y seguro servidor.

W. Freier

Al señor don Guillermo Sanjinés, Cónsul General de Bolivia en Hamburgo.

ANEXO N° 2.

Cuadro de la Navegación de Hamburgo durante los años 1904 y 1905.

Paises de Procedencias	1904 Naves	1904 1,000 Toneladas.	1905 Naves	1905 1,000 Toneladas.
Puertos alemanes	5,531	929	5,452	965
Norte de Europa	2,343	663	2,384	826
Gran Bretaña é Irlanda				
Naves con carbón.	1,617	1,236	1,736	1,358
Otros cargamentos	2,364	1,581	2,399	1,656
Países Bajos, y Bélgica	651	323	715	375
Puertos del mar mediterráneo	261	270	253	272
Resto de Europa	419	563	421	584
Estados Unidos de Norte América	364	1,329	429	1,466
México. Este	64	77	44	73
Indias Occidentales	95	132	78	124
Venezuela	10	3	11	3
Brasil	101	223	105	248
Argentina y Uruguay	242	546	236	551
Costa del Pacífico de América	167	382	166	395
Resto de América	13	12	7	16
África: Costas del Oeste y Norte	223	323	259	405
África: Costa del Este y Sud-África Británica	50	140	79	189
Indias Orientales y sus Islas	156	456	157	439
China y Japón	49	179	47	166
Resto de Asia	80	133	90	136
Oceanía y sus Islas	43	111	50	141
Totales:	14,843	9,611	15,118	10,382

1,000

Aumento en el año 1905: 275 Naves, 771 Toneladas.

ANEXO Nº 3

Cuadro de los productos de Bolivia importados á Hamburgo durante el año de 1904.

Productos:	Cantidades	Valores
Café	75	Mcs. 8,650
Cacao	354	43,220
Quina	490	71,890
Cortezas y diversas raices medicinales	101	15,460
Caucho	2,867	2.736,000
Borax	2,007	22,520
Plomo conteniendo plata	1,723	51,100
Minerales con oro y plata	7,716	1.884,030
Cobre conteniendo plata	54	6,210
Otros minerales con cobre	534	10,000
Otros minerales	44,332	5.346,100
Bismuto	700	11,260
Zinc	1,166	221,350
Cueros vacunos secos	131	20,590
Cueros de ovejas y cabras	17	3,660
Pieles diversas	112	3,450
Semilla de algodón	403	5,180
" coca	593	20,880
" lana	118	18,350
Diversas mercancías		5,270
Totales:	62,741	M. 10.505,170

ANEXO N° 4.

Cuadro de la Importación de los Productos de las Naciones Sudamericanas al puerto de Hamburgo durante los años 1904 y 1903.

Paises	1904	1903
Argentina.....	Mcs. 198.358,680	Mcs. 154.856,470
Brasil.....	125.898,390	137.131,900
Chile.....	109.285,010	82.706,920
Uruguay	24.830,510	21.883,560
Ecuador.....	21.949,170	13.955,460
Venezuela.....	16.173,860	9.656,040
Perú.....	11.727,240	10.427,900
Bolivia.....	10.505,170	8.493,540
Colombia.....	5.609,900	3.849,520
Paraguay.....	1.558,560	2.049,080
Panamá.....	478,770	
Guayana.....	61,100	122,860
Totales:	Mcs. 526.436,360	Mcs. 445.133,250

Aumento en el año 1904: Marcos 81.303,110.

ANEXO N.º 5

Cuadro comparativo de las mercaderías exportadas á Bolivia desde el puerto de Hamburgo durante los años 1904 y 1905

	1904			1905		
	Bultos	Valor Facturas.	Derechos	Bultos	Valor Facturas	Derechos
Enero.....	15,113	Mcs. 470,207 41	6,582 50	9,156	Mcs. 605,739 63	Ms. 9,104 25
Febrero...	14,423	488,638 32	7,355 35	8,827	491,120 98	7,375 65
Marzo	22,967	692,140 29	10,414 10	12,559	744,636 89	11,173 15
Abril.	8,13[illegible]	458,257 88	6,881 40	12,041	576,560 04	8,662 25
Mayo.....	15,12[illegible]	535,678 47	8,048 95	12,490	561,668 60	8,433 40
Junio.....	13,[illegible]7	568,830 74	8,531 95	26,113	702,702 74	10,550 30
Julio.	10,[illegible]2	445,523 57	6,691 85	15,960	591,723 13	8,890 40
Agosto....	6,[illegible]9	475,465 46	7,137 40	3,791	321,251 42	4,821 80
Septiembre	15,82[illegible]	535,060 16	8,029 30	19,017	715,384 78	10,759 40
Octubre...	8,84[illegible]	471,749 09	7,088 46	20,833	712,570 30	10,690 75
Noviembre	11,[illegible]9	551,155 65	8,281 10	27,698	581,189 60	8,750 45
Diciembre.	21,[illegible]	821,428 96	12,357 15	15,120	442,688 16	6,664 30
Total:	163,4[illegible]8	Mcs. 6.514,136 —	M. 97,39945	183,605	Mcs. 7.047,246 33	M 105,876 10

Resúmen.

Años	Bultos	Valor Facturas		Derechos	
1905.....	183,605	Mcs. 7.047,246	33	M 105,876	10
1904.....	163,450	6.514,136		97,399	45
Aumentos en 1905.	20,147	Mcs. 533,110	33	M. 8,476	65

rto de A

uana

a

RAS	DERECHOS		
—	m.	....	—
—		....	—
—		....	—
—		....	—
—		....	—
—		....	—
—		....	—
25		4	—
30		230	55
—		30	45
45		14	30
55		64	75
55	m.	344	05

Cuadro demostrativo de la exportación a la República de Bolivia desde el puerto de Hamburgo durante el año de 1905, detallando el movimiento con cada Aduana

Aduanas	Antofagasta			La Paz			Tarija			Puerto Suárez			Villa Bella			Tupiza			Arica		
1905	Bultos	Valores de facs.	Derechos	Bultos	Valor facturas	Derechos	Bultos	Valor facturas	Derechos	Bultos	Valor facturas	Derechos	Bultos	Valor facturas	Derechos	Bultos	Valor facturas	Derechos	Bultos	Valor facturas	Derechos
Enero	6,271	m. 361,768 65	m. 5,437 50	1,967	m. 166,480 98	m. 2,504 10	478	m. 48,332 40	m. 726 80	186	m. 18,140 15	m. 272 10	227	m. 9,636 45	m. 142 90	27	m. 1,330 —	m. 20 85	....	m. .... —	m. .... —
Febrero	6,530	245,619 05	3,690 85	1,713	178,663 93	2,682 20	326	35,854 75	537 80	99	13,903 60	208 60	152	15,170 15	227 55	7	1,909 50	28 65	....	.... —	.... —
Marzo	8,910	420,432 71	6,307 25	1,963	173,606 93	2,607 40	463	59,970 20	900 30	909	64,076 20	960 40	293	23,644 60	354 20	21	2,906 25	43 60	....	.... —	.... —
Abril	6,977	340,977 23	5,120 45	4,175	154,204 71	2,319 —	252	23,705 20	355 85	195	40,228 60	603 45	420	15,033 30	227 55	22	2,411 —	36 15	....	.... —	.... —
Mayo	8,534	355,782 95	5,340 —	3,387	159,011 32	2,389 30	194	22,880 23	343 25	294	18,560 80	279 40	79	4,679 30	70 15	2	754 —	11 30	....	.... —	.... —
Junio	23,068	476,961 79	7,161 50	2,085	135,632 90	2,036 40	269	41,394 80	622 15	177	32,374 80	485 90	468	12,926 65	193 45	46	3,411 80	51 20	....	.... —	.... —
Julio	11,135	359,323 74	5,427 90	3,390	141,955 49	2,104 70	237	29,178 20	437 80	419	29,166 70	437 55	774	29,590 40	442 —	58	3,508 60	40 55	....	.... —	.... —
Agosto	1,191	83,746 78	1,259 70	2,186	185,319 49	2,775 50	201	31,052 45	465 70	123	10,260 25	153 95	82	10,237 20	155 45	6	500 —	7 50	2	131 25	4 —
Septiembre	15,021	527,478 54	7,939 50	3,138	136,133 04	2,041 —	95	9,813 90	147 35	104	4,264 25	63 95	487	20,291 75	305 70	22	2,050 —	31 35	150	15,367 20	230 55
Octubre	12,486	467,901 39	7,020 35	7,233	205,906 06	3,078 50	77	11,048 55	165 80	119	6,088 65	91 30	881	18,285 65	274 20	23	2,040 —	30 15	12	2,030 —	30 45
Noviembre	19,330	353,546 22	5,316 65	7,713	190,352 42	2,872 25	154	14,488 55	219 45	146	5,614 92	84 25	322	12,885 50	193 35	20	2,348 60	50 20	4	953 45	14 30
Diciembre	11,972	307,759 66	4,634 25	2,847	105,884 90	1,594 55	125	13,812 25	207 —	18	2,875 —	43 10	137	8,046 80	120 65	....	.... —	.... —	27	4,315 55	64 75
Total	131,425	m. 4.300,538 71	m. 64,655 90	41,797	m. 1.933,152 17	m. 29,004 90	2,871	m. 341,538 48	m. 5,129 25	2,789	m. 245,557 92	m. 6,698 55	4,263	m. 180,421 75	m. 2,706 95	265	m. 23,239 75	m. 351 50	195	m. 22,797 55	m. 344 05

RESUMEN

	Bultos	Valores facturas	Derechos
Antofagasta	131,425	m. 4.300,538 71	m. 64,655 90
La Paz	41,797	„ 1.933,152 17	„ 29,004 90
Puerto Suarez	2,789	„ 245,557 92	„ 3,683 55
Tarija	2,871	„ 341,538 48	„ 5,129 25
Villa Bella	4,263	„ 180,421 75	„ 2,706 95
Tupiza	265	„ 23,239 75	„ 351 50
Arica	195	„ 22,797 55	„ 344 05
Total	183,605	m. 7.047,246 33	m. 105,876 10

Informe del Cónsul General de Bolivia en la República Argentina.

Consulado de Bolivia.—Buenos Aires, Febrero 1°. de 1906.

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores y Culto.

La Paz.

Tengo el agrado de consignar algunas anotaciones que pueden tener algún interés en ese país, así como el movimiento consular de 1905 del cual ya tiene conocimiento el Ministerio de su digno cargo.

Este Consulado, ha remitido durante el año 1905, cerde mil placas de vacuna antivariólica á la región de Chiquitos, cedidas gratuitamente por el Departamento Nacional de Higiene.

Saluda muy atentamente á S. E.

A. Flores.

Consulado General de Bolivia.—Buenos Aires.

Exportación é importación argentinas en 1905.

Desde el 1°. de Enero hasta el 31 de Diciembre del año pasado, la estadística de la exportación ha tenido un sensible aumento con relación al año 1904.

La división de ganadería ha confeccionado recientemente un trabajo y de la compulsa de esas cifras resultan los siguientes datos: vacunos, 12,229; lanares, 64,275; caballos 9,130; mulas 18,732; asnos, 3,008; caprinos y porcinos, 130; alfalfa, 16.346,545; maíz, 418,213; afrecho, 758,980 y 1,376, 290 de productos varios.

Bélgica ha recibido de esas cantidades una parte importante. La exportación de lanares para aquél país fué de 51,214 y ha recibido además 4.294,900 de varios otros productos.

La estadística de los saladeros durante el año acusa una faena de 28,329 vacas, 304,930 novillos y 2,100 animales yeguarizos.

De estos corresponden 1,676 vacas y 71,123 novillos al saladero de Santa Elena; 11,543 y 43,008 al de San Javier; 3,875 y 24,692 al de Gualeguaychú el que también ha faenado 535 eyguas, 44,278 novillos y 1,001 yeguas á La Amistad, 1,414 novillos, al de Santa Adelina, 2,274 vacas y 21758. novillos, al de San José y 993 vacas y 23,652 novillos al de Concepción.

La fábrica Colón faenó 1,153 vacas y 5?,235 novillos; la de Freitas 5,204 y 11,601 recpectivamente, habiendo beneficiado también 560 animales yeguarizos, y al de Concordia 1,611 vacas y 10,408 novillos.

FRIGORÍFICOS.

La estadística da para los frigoríficos faena de 2,527 vacas, 517,036 novillos, 216,939 ovejas, 3.252,694 capones y 251 cerdos.

El Storaje Co Ltd La Plata figura con 50 vacas, 110, 748 novillos, 4,158 ovejas y 324,919 Capones; el Mcat Co Ltd Campana, con 2,042 vacas, 58,071 onvillos, 15,443 ovejas y 680,371 capones; el Co Ltd Zárate con 92,002 novillos, 17,141 ovejas y 849,876 capones; La Negra, con 108 vacas, 130,417 novillos, 149,724 ovejas y 644,720 capones; La Blanca, 326 vacas, 59,074 novillos, 29,425 ovejas y 232,600 capones, el frigorífico Cuatreros de Bahía Blanca, con 799 ovejas y 390, 079 capones; el Argentino de Valentín Alsina con 24,301 novillos, 249 ovejas y 129,599 capones. El de Zárate que em-

pezó la faena el 4 de Diciembre de 1905, figura con una vaca, 2,423 novillos, 500 capones y 251 cerdos.

En el año 1905, figura una importación sujeta á derechos de 145.945,339 $ y una importación libre de 59.209,081 $ Total, 295.151,420 $. Metálico, 32,659,540 $.

Comparadas estas cifras con las que arrojó la estadística de 1904, resultan las siguientes diferencias. Las importaciones sujetas y libres han aumentado de 3.488,045 pesos la primera y de 14.360,406 la segunda, dando una diferencia total de 17.848,451.

En la importación de metálico hubo también un aumento de 7.642,589 $ á favor de 1905.

Sujeta á derechos, 97.992,464; libre de derechos, 224.851,377. Total, 322.843,377. Exportación de metálico 819,375.

Las precedentes cifras acusan una diferencia de más de 19.788,878 pesos por las exportaciones sujetas á derechos, y de pesos 38 897,638 por las exportaciones libres, resultando un aumento total de 58.686,316.

La Exportación de metálico acusa 784,917 pesos menos que la de 1904.

Respecto á la exportación de productos argentinos durante el año 1905, figura primero el Reino Unido con 44.826,670, pesos oro, siguiendo luego Francia con 37.594,281, Alemania con 37.958,221, Bélgica con 20.780,8[illegible], Estados Unidos con 15.527,458, Brasil con 13.039,395, Uruguay con 6.705,916, Italia con 6.468,941, África con 5.52[illegible], Países Bajos con 3.761,327, España con 2.334,802, Chile con 1.810,832 Bolivia con 539,574, Cuba con 420,525, Paraguay con 250,238.

De las cifras anteriormente anotadas resulta que la diferencia entre la exportación é importación de mercaderías arroja un total de 11.68[illegible],957 pesos en favor de la primera.

En el movimiento del metálico el saldo en favor de la importación alcanza á pesos 31.740,165.

Destrucción de la Langosta.

La primera Comisión Central, designada por el Poder Ejecutivo en 1897, adoptó como sistema de persecución de la plaga, la compra de langosta con sus diversos estados, desde los huevos hasta la voladora.

La Comisión Central,—dado el estado de aniquilamiento de la producción y la pobreza manifiesta de la población agrícola por la pérdida de las cosechas, devastadas por la plaga en los años anteriores, creyó prudente mantener por un año más el sistema de compra de la Langosta, procurando armonizar en lo posible este sistema remunerado con las exigencias de la ley, que establece como cargas á la propiedad, la obligación de destruir gratuitamente la Langosta que en ella se encuentre.

Desaparecidas aquellas causas y resuelta la supresión dol sistema de compra, la medida levantó algunas resistencias entre los colonos que pretendían todavía que el Estado continúase pagándoles para destruir la Langosta que invadía sus propios sembrados.

La propaganda de los inspectores, apelando á la persuación amistosa en algunos casos y á las medidas de rigor en otros, logrò por fin convencer á los colonos y á la población en general, que para salvar las sementeras y evitar todos los perjuicios de la langosta, era necesario que todos y cada uno diese extricto cumplimiento á la ley, atacando sin demora la plaga con sus recursos propios y dando los avisos correspondientes á las sub-comisiones para que éstas pudiesen auxiliarlos con materiales y demás elementos de destrucción. Fué necesario también enseñar personalmente la aplicación de los procedimientos más eficaces para que los interesados pudiesen hacer la destrucción rápida y económicamente, fa-

cilitándoles así el cumplimiento de los mandatos de la ley.

Aplicada así la ley, correctamente sin contemplaciones, obligando tanto al gran propietario como al pequeño á cumplir sus disposiciones, se llegó á la implantación de los métodos de destrucción directa en el terreno, que hoy se aplican sin resistencia en todo el país y con los que se ha conseguido salvar las cosechas sin perjuicios apreciables y con erogaciones reducidas por parte del Estado.

Sistema de destrucción y materiales empleados.

En el folleto de "Instrucciones para combatir la langosta" que ha sido profusamente distribuido, se detallan minuciosamente los diferentes métodos de trabajo á aplicar según las regiones y se describen los aparatos que mejor resultado han dado para la destrucción de la langosta con el menor gasto posible y en la mayor proporción.

Entre todos esos aparatos el que mayor aplicación y más general aceptación encuentra es la barrera metálica que sirve para defender los cultivos de los avances de la saltona, á la vez que para la destrucción de la misma, conduciéndola por ese medio á los fosos donde se le entierra.

Para atacar la voladora, lo que puede hacerse con éxito en las noches frías, cuando aparece en las regiones cultivadas, se han empleado con mucho resultado antorchas de alquitrán, con las que se la quema en los cercos y malezas donde se agrupa para dormir. El mismo procedimiento se apica con ventaja contra la saltona recien nacida, mientras se mantiene agrupada en el sitio de su nacimiento.

Los materiales más usuales, distribuidos para cooperar á los trabajos de destrucción durante las invaciones de primavera y otoño próximo pasado, son los siguientes:

Campaña 1904.

Barreras metálicas.....	metros	236,016
Chapas id para pestañas de fosos....	"	19,670

Campaña 1905.

Barreras metálicas...	metros	62,200
Chapas id para pestañas de fosos...	"	4,480
Antorchas de alquitrán.....	"	7,000

El detalle de la destrucción, con los accesorios y otras herramientas utilizados en la campaña de 1904, fueron todos oportunamente recogidos y guardos en el Depósito Central, establecido en el Rosario de Santa fé, prévia la limpieza y refacciones necesarias.

Actualmente se procede á la reconstrucción de los que se enviaron para combatir la invasiòn de otoño, que está á punto de terminar.

La inmigración en 1905.

De los datos recogidos por las oficinas de estadística del Ministerio de Agricultura se deduce que el movimiento inmigratorio en este país sigue una graduación progresiva.

De los referidos datos resulta que todo el año de 1904, llegaron al país 125,567 inmigrantes y en el presente desde Enero á fines del año 1905, han entrado 149,466 personas de ultramar.

En el último mes la entrada arroja estas cifras: llegados de ultramar 47,669 personas; de Montevideo 6,632; total 53,301 personas en un solo mes, algo más de la tercera parte del total de inmigrantes llegados en los doce meses de 1904.

De las 54,301 personas llegadas se han clasificado como inmigrantes 46,465, de los cuales 27,023 son italianos, 13,815 españoles, 826 sirios, 762 rusos, 527 franceses, 358 ingleses, 356 austriacos, 426 húngaros, 269 alemanes, 91 suizos, etc.

Entre los inmigrantes llegados, 17,390 manifestaron ser agricultores, 4,035 jornaleros y 4,519 son menores.

La oficina nacional de trabajo ha colocado en el mes 25,988 personas, distribuidas así: 11,045 en la provincia de Buenos Aires, 847 en Santa Fé, 3,505 en Córdoba, 651 en la Pampa Central, 305 en el Chubut, 274 en la Capital Federal, 222 en Entre Ríos, 182 en Tucumán, 109 en Salta, 95 en Santiago del Estero.

En distintos puntos de la provincia de Buenos Aires, ha aparecido con caracter epidémico una enfermedad que, por los síntomas que presenta se supone sea la diarrea. Ataca á los terneros de un año, los cuales mueren invariablemente poco después de enfermarse.

La autopcia ha demostrado que en el vientre del animal se forma una bolsa acuosa negruzca, y que las víceras se desfiberan fácilmente como si estuviesen cocidas.

Se han pasado los antecedentes á los doctores Sívori y Ligniéres, para que estudien el caso y comprueben si se trata de una epizootía nueva, de la diarrea simplemente ó de alguna variante de esta última enfermedad.

Indices Comerciales.

En el cuadro que sigue, es el *índice comercial* el cociente del total comercio exterior (importación más exportación) por la cifra de la población.

Ese índice dá la medida de la importancia relativa del comercio exterior de los diversos países americanos que en dicho cuadro, están ordenados por los valores decrecientes de ese índice.

Los valores de la importación y exportación así como los de la suma de ambas, están expresados en millones de pesos oro argentinos.

PAISES	POBLACION	IMPORTACION	EXPORTACION	e=c+d	INDICE $\frac{c+d}{b}$
á	b	c	d	e	f
Argentina	5.106,378	$ 205-2	$ 322 8	$ 528-0	$ 103-04
Cuba	1.572,797	" 66	" 80	" 146 0	" 91-20
Uruguay	915,647	" 27	" 40-1	" 67-1	" 74-00
Chile	3.173,783	" 53-8	" 73-3	" 127-1	" 39-70
Brasil	21.493,315	" 117	" 183-1	" 300-1	" 20-10
Paraguay	635,571	" 3-4	" 4-3	" 7-7	" 12-00
Ecuador	1.272,000	" 5-4	" 9-2	" 14-6	" 11-20
Venezuela	2.559,550	" 19-1	" 16-5	" 38-6	" 8-04
Perú	4.559,650	" 8-5	" 14-9	" 23-4	" 9-00
Bolivia	2.181,415	" 6-9	" 11-2	" 18-1	" 8-20
Colombia	3.916,767	" 8-4	" 11-1	" 19-5	" 5-00

MOVIMIENTO CONSULAR.—1905.

Facturas visadas 168-descompuestas así:

á Puerto Suarez 34 de las cuales 19 abonaron por derechos $ m/n argentina 237,85. Sin derechos 15.

Valores manifestados: $ oro 12.722,99-papel 4.724,53.

á Tupiza, 22 facturas; derechos $ m/n 84,35.

Valores manifestados: pesos oro 664 4.103,49 papel.

á Antofagasta, 4 facturas, sin derechos.

Valores manifestados, pesos oro 472 y £ 159, papel 336.

á Mollendo, 3 facturas, 2 sin derechos y 1 abono pesos 10,23.

Valores manifestado pesos oro 300 y 1,950 papel.

á Yacuiba, 3 facturas. Derechos pesos 20,05.

Valores manifestados pesos oro 166 y 957,70 papel.

á Tarija, 2 facturas, sin derechos.

Valor manifestado 8,600 pesos moneda nacional argentina.

Informe del Cónsul General de Bolivia en Bélgica.

(Traducción)

Consulado de Bolivia. - Bruselas.

El primer Congreso Internacional de Educación y protección de la infancia en la familia, que se reunió, en Setiembre de 1905, en Liega, (Bélgica) con motivo de la Exposición Internacional organizada en esa ciudad, comprende cuatro secciones: La primera tenía entre sus atribuciones, el estudio de la infancia, la segunda, la educación en la familia, bajo el triple punto de vista de la educación familiar antes del ingreso á la escuela, durante la frecuentación y, despues de ella.

La tercera sección se ha ocupado de los niños anormales, y finalmente la cuarta sección ha reunido los datos relativos á los trabajos, considerando la educación y la protección de la infancia.

Cada una de esas secciones ha formulado sus votos, reclamado ó preconizado medidas, ha puesto de manifiesto la situación, indicando los medios y métodos cuyo conjunto merece la atención del Gobierno boliviano.

Las condiciones especiales, en las cuales se encuentra Bolivia, con respecto á una parte de su población y que el Gobierno, por medio de laudables y perseverantes esfuerzos, se preocupa atraerla á la civilización, hace que sean de gran interés, particularmente para el Departamento de Instrucción Pública, un cierto número de cuestiones y de indicaciones especiales, resultado de los trabajos del Congreso.

La importancia de esas disposiciones han sido eficazmente demostradas por el señor Binet de París, quien ha señalado el inmenso interés que hay para el mundo civilizado

en que se ponga en práctica las ideas útiles concebidas por los pedagogos de las diversas nacionalidades.

El señor Alfredo Binet ha insistido, con razón, sobre ese hecho, demostrando que los sabios se limitan á investigaciones teóricas cuyos resultados, están consignados, en sus escritos, sin elaboraciòn alguna, ni preparación, con respecto á su utilizaciòn práctica.

Es así que el fruto de investigaciones largas y laboriosas y de ideas del más grande interés y de inmensa labor quedan sin aplicación, á causa de la indiferencia, que demuestran muy á menudo, los poderes públicos respecto de las investigaciones desinteresadas, que se llevan á cabo por tantas inteligencias, sin otra mira que el estudio de un mismo objeto.

El señor Binet hace resaltar que los poderes ejecutivos acojen generalmente, los trabajos y las investigaciones de los sabios con una frialdad y un esceptisismo, que han sido señalados á menudo en los diversos países, mostrándose rebeldes á la menor sujestión de innovación.

No se sabría definir, más exactamente el espíritu que reinaba en el Congreso en ese momento. Así bien, el remedio para esos graves errores se halla indicado en los votos expresados por el conferenciante, deseando que se cree una comisión internacional permanente de pedagogía, la que sería compuesta por lo menos de un delegado por cada país adherente y, completada por la designación de una comisión ministerial, en cada uno de los países.

Bolivia tendría sin duda alguna, gran interés en que se lleve á cabo un programa tan interesante, bajo los puntos de vista de la civilización y el progreso, tal como los formulados por el Congreso, haciéndose representar en la segunda sesión que tendrá lugar en Milán, designando en dicho país, una comisión oficial, cuya misión sería sostener y aplicar dichas resoluciones, adaptándolas á las necesidades especiales del país

que representan, tanto para el presente como para el futuro.

A primera vista se comprende, que el número considerable, la diversidad y la importancia de los trabajos presentados al Congreso de Liega, no pueden dejar de llamar la atención y, sería de deplorar que las iniciativas tan claras y útiles á la humanidad y á la civilización, hubiesen quedado tanto tiempo sin aplicación y hasta cierto punto completamente estériles.

Es así, que el estudio de la infancia bajo el punto de vista físico y psiquico, en el dominio de la pedagogía, se ha revelado súbitamente bajo una forma concreta y sistemática, es decir práctica, debido á una serie de trabajos de los diversos países, entre los cuales, los Estados Unidos ocupan un lugar preferente.

Conviene á los intereses bolivianos constatar la importancia de la contribución de este último país y la existencia en los Estados Unidos de un centro poderoso de difusión y propaganda de las miras del Congreso. En efecto esta constatación tiene su importancia en previsión de una conferencia pan-americana de educación y de protección de la infancia en la familia, que traería consigo según todas las probabilidades las eventualidades del porvenir.

La idea que dominaba en el Congreso de Liega, ha sido realzada con toda elocuencia por el Ministro de Justicia de Bélgica:

"No es solamente el hombre físico el que os preocupa, " ha dicho el señor Van den Heuvel, agradeciendo á los " miembros del Congreso, vosotros deseais educacionistas " concienzudos, que se preocupen del hombre en general".

"Vosotros sabeís que al niño se forma en el medio familiar y en el ambiente escolar, y es ese ambiente que atrae principalmente vuestra atención. Vosotros descubrís una eficacia superior. ¿No es cierto que la educación familiar obra

con mas eficacia que la escolar? La influencia de los adultos está en contacto mas directo, mas íntimo, mas individual con los niños y los adultos".

Es sobre esta verdad, cuya significación es internacional, que se fundan los trabajos del Congreso.

Los resultados de esos trabajos se resumen en una série de votos emanados de las secciones respectivas y de sus subdivisiones y un número considerable de resoluciones han sido tomadas por el Congreso de acuerdo con esos votos.

Muchas de esas resoluciones merecen fijar la atención del Departamento Boliviano de Instrucción Pública.

Merecen citarse: 1ª. Sección:

4°.—Constitución de una comisión internacional y permanente de pedagogía compuesta de dos delegados por cada país, el uno ocupándose de Pedagogía y el otro de Psicología experimental.

5°.—Que las jóvenes esposas sean alentadas á tomar nota de las observaciones que ellas hacen sobre el desarrollo físico, intelectual y moral de sus niños, y trasmitirlas, periódicamente, á la oficina internacional.

7°.—El deseo expresado de crear un curso de higiene infantil y un curso sobre la educación de la infancia en su primera edad en todos los cursos complementarios, escuelas primarias superiores, liceos y escuelas normales de niñas jóvenes.

8°.—Sería de desear que los parientes tanto como los educacionistas, sean puestos al corriente de las revelaciones de la ciencia á fin de tomarlas en cuenta para emplear los medios necesarios para la edución física, intelectual y moral de los niños.

10.—En la educación moral, hay lugar á hacer las observaciones tendentes á las buenas ó malas inclinaciones de

los niños y á la investigación de las causas que han determinado sus actos morales.

La 2ª. Sección Subdivisión A.—Cuestiones Generales:, ha expresado esos votos de una importancia considerable bajo el punto de vista pedagògico:

2º.—El castigo no puede revestir á los ojos del niño un carácter de venganza, este debe imponerse lo más raramente posible; corresponde á los parientes el evitarlo, y el debe ser, para el niño, como una consecuencia lógica de su falta.

4º.— Prohibir en lo absoluto el vicio del tabaco como así mismo el uso de bebidas alcohólicas.

9º.—La obra capital de la educación familiar será la formación de la conciencia por medio del ejercicio dirigente de la actividad del niño, el desarrollo de su iniciativa al mismo tiempo que el sentimiento de su responsabilidad.

26.—Hacer conocer á los escolinos de ambos sexos cual es la participación femenina en la reproducciòn de las riquezas nacionales en los diferentes países y que en la escuela como en el seno de la familia se le llame la atención sobre la importancia y la grandeza del rol doméstico de la mujer.

28.—La familia es el centro más favorable para la educación del niño.

29.- Para combatir las tendencias individualistas importa de antemano hacer que amen y comprendan la solidaridad bajo las formas las más restringidas y poco á poco más extensamente, a medida que acrecenta la experiencia.

30.—Procurar por todos los medios demostrarles en todo tiempo los deberes y obligaciones que tienen por el interés común, los deberes semejantes ó recíprocos.

32. Muchos de los parientes, (sobre todo los viudos y las viudas) no pueden, á pesar de su mejor buena voluntad, subvenir á las necesidades que demandan los niños en la vida de familia.

Es pues de esperar que se funden, en las grandes capitales "homes" para los escolinos que no tienen su familia presente y que por lo tanto no tienen donde pasar el resto del día.

Duodécima Sección. Subdivisión B.

Educación familiar antes y despues de la edad escolar.

. . . . . .

6°.—Que tanto en la familia como en la escuela se esfuerzen en desarrollar en el ánimo de los niños, el instinto de conservación propia, corrigiendo tan solo y á medida de las necesidades la intrepidéz, procurando salvar todos los obstaculos que pudieran oponerse á dicho fin, inculcándoles las ideas de perseverancia y al mismo tiempo los sentimientos de responsabilidad.

Debe procurarse desarrollar también en el ánimo de los niños la cultura de sus juicios, á fin de que no obre ni proceda sin conocimiento de causa.

8°.—Que las instituciones de enseñanza para niñas adopten el sistema de agrupaciones familiares.

11.—Sería conveniente que los profesores visiten el domicilio de los parientes de sus discípulos, indicándoles las inclinaciones de sus alumnos y la carrera á que deben dedicarlos.

Duodécima Sección. Subdivisión C.

Educación familiar después de la escuela.

. . . . . .

2°. Que los parientes preparen desde los primeros albores de la infancia, por medio de cuidados físicos, intelectuales y morales, la educación especial de la pureza. Los maestros deben colaborar con la familia á la educación de la castidad.

El Congreso anhela que los poderes públicos cumplan con celo su misión de alejar á los adolecentes de excitaciones

malsanas, aun de las mismas que están cobijadas bajo el pretexto artístico.

5°.—Es indispensable que á las jóvenes se les prepare sobre los deberes que les impone el cargo de madres en lo futuro.

7°.—Se invita á las madres de familia á que alienten á sus hijas, en el estudio de la higiene y los primeros auxilios á los enfermos.

El Congreso solicita de la administración, que, tomé á su cargo la tarea, de comprometer al personal, á que adquieran los conocimientos médicos necesarios para las madres de familia.

El Congreso solicita de la iniciativa privada, ayudada, donde sea posible, por los Gobiernos, la fundación en los centros principales de colonización, de institutos coloniales, que tengan por misión educar los jóvenes de 18 á 25 años de la clase acomodada y deseosos de propender al progreso de las colonias de sus respectivos países.

Medidas que se relacionan con la educación y protección de la infancia.

Cuarta Sección.

. . . . . .

1°.—El Congreso en el propósito de disminuir la mortalidad de los niños de corta edad, se ha propuesto que los elementos de higiene infantil figuren en el programa de enseñanza.

2°.—Apercibido el Congreso de las ventajas que presentan bajo el punto de vista moral de los niños, las asociaciones conocidas con el nombre de ligas de supervigilancia, señala muy particularmente esas asociaciones á la atención de los educacionistas y formula sus deseos de que estas se vulgarizen.

3°.—El Congreso con el fin de desarrollar la virtud de

la provisión y de inculcarla á los más desheredados de la fortuna, emite el voto de que se funden sociedades mutuas entre los niños.

Después de haber preconizado un conjunto de medidas contra el alcoholismo, en lo que se refiere á la infancia, el Congreso se preocupa de otro mal social no menos grave, la tuberculosis, y á este respecto emite en la misma sección los votos siguientes:

5°.—Convencido el Congreso de las ventajas de establecer la visita médica de los escolinos como lucha preventiva contra la tuberculosis, llama la atención de los maestros y de los poderes públicos sobre el interés social de primera importancia que habría en organizar sin tardanza, la inspección médica en las escuelas.

7°.—El Congreso atrae la atención de los educacionistas y de los poderes públicos sobre los "Juvenille Courts" fundados en América pera asegurar los beneficios de la educación á los jóvenes desamparados.

La adopción de los votos emitidos en las cuatro secciones y que se hallan indicados más arriba, presentan un interés internacional y, constituyen el conjunto de las medidas tomadas por el primer Congreso Internacional de educación y protección de la infancia en la familia.

La decisión tomada por el Congreso de hacer publicar un boletín trimestral á cargo de su oficina organizadora tendrá por objeto prestar continuamente la acción tan felizmente inaugurada, haciendo conocer á los congresales, á los parientes y á los maestros, los libros y publicaciones que tengan relación con las diversas cuestiones de educación.

Como á primera vista se vé esta publicación no dejará de ocasionar algún inconveniente á un gran número de nuestros colaboradores, por las circunstancias de la vida; pues

tendrán que distraer á su pesar, su tiempo, en el estudio de las cuestiones que quieran tratar.

Lo que conviene ante todo es apoyar, los trabajos del Congreso, que forman un conjunto tan importante y una contribución inestimable para la solución de las cuestiones que preocupan, con justo título á la humanidad en su forma más reciente que es la sociedad actual, es la orientación eminentemente científica imprimida á la investigación de esas soluciones.

A la práctica pedagógica pura y simple que no tenía de la ciencia más que el agrupamiento sistemático de los medios, ha sucedido un método nuevo que llama en su ayuda todos los recursos modernos de la investigación psyco-medical.

Es lo que ha hecho decir, á Mr. el doctor de Vries, teniendo en cuenta las ideas anticuadas á este respecto, que el niño que no es corrompido jamás es perverso, que jamás debe ser castigado, que la corrupción es el resultado de una mala educación, que castigos arbitrarios lo corrompen y que es necesario corregirlo haciéndole conocer las faltas en su proceder.

El señor doctor Declery ha proclamado que la palabra castigo, es un término mal empleado; y que debía decirse. El tratamiento moral, concluyó el conferenciante diciendo que debía variar como el tratamiento físico.

Esas concepciones nuevas de las cuestiones características de la infancia en el ambiente escolar, demuestran que los procedimientos pedagógicos empíricos, cuya influencia está señalada desde hace tiempo por los pedagogos mismos, se completan en este momento por un método nuevo cuyas miras se inspiran en la continuidad que existe en todas las ciencias, es decir entre las ciencias morales y positivas.

Son esas tendencias las que han permitido á Madame Lucie Félix Faure-Guyau, presidenta del comitée de acción

francesa, resumir en estos términos los propósitos y el programa del Congreso.

"Nuestro Congreso ha hecho, todo á la vez, obra de conservaciòn y de progreso. Obra de conservación en el sentido más grande y generoso en la extenciòn de la palabra, dándonos iniciativas nuevas, motivos pedagógicos para admirar y amar el aposento familiar de la familia".

"Obra de progreso pedagógico, reuniendo una multitud de indicaciones y detalles que permiten á los parientes en el seno del hogar, comprender los deberes que les incumbe con más amplitud".

"Obra de progreso social, en fin, invitándonos á acelerar y reclamar, en nombre de la infancia, todas las mejoras económicas y sociales que tiendan á restaurar el hogar del obrero".

Arnold Rosenthal.

Consulado de Bolivia en Bruselas.

Informe del Cónsul General de Bolivia en Bélgica.

Congreso Nacional ne Agricultura de Bélgica.

Resultado de sus trabajos.

Secciones de Congreso.

I.—El Congreso se subdivide en siete secciones, tratando los siguientes temas:

1ª Sección.—Economía rural, Legislación. Asociación.—2ª Enseñanza agrícola. Ciencias agrícolas —3ª Cría de ganado.—4ª Lechería.—5ª Industrias agrícolas.—6ª Saneamiento y mejoramiento del suelo.—7ª Aguas y bosques.

Legislación é impuestos rurales.

1ª Sección—Economía rural. Legislación.—El Congreso examinó diversas proposiciones referentes á la legislación é impuestos rurales, y además, la cuestión del éxodo de los campesinos, policía rural y crédito agrícola.

Se reconoció que en Bélgica, como en otros países de Europa, las grandes ciudades atraen y absorben los habitantes de la campaña. Las verdaderas causas del éxito son las siguientes: elevación de los salarios industriales, estabilidad de los empleos en la industria urbana, organización defectuosa de la beneficencia pública en la campaña, atractivo material de las grandes aglomeraciones urbanas, á causa de los placeres fáciles que ofrecen, y además, muchas otras razones de orden psicológico, que deciden al campesino á emigrar de su aldea, para conquistar una posición en la gran ciudad.

Se propuso el establecimiento al rededor de las explotaciones agrícolas, de casas para obreros, cómodas é higiénicas, con pequeños jardines y un pedazo de tierra que transforme el obrero agrícola en cultivador á fin de que ame su propia casa y la vida de los campos. La agricultura actual, teniendo presente que la Bélgica es el país más poblado del mundo, en relación á la extención de su territorio, no puede pagar una mano de obra cara. Es necesario que se transforme, se haga bien extensiva, cultivando las huertas, las legumbres de lujo, y alternando con la cría de aves. Hay que llegar á producir valores ó productos de cambio, que son los que enriquecen, en vez de valores ó productos de consumo inter-

no, que no permiten sino una vida estacionaria. En consecuencia, el Congreso emitió los siguientes votos:

RESOLUCIONES ADOPTADAS.

Que el Parlamento dicte medidas legislativas, á fin de mejorar las condiciones del trabajo y de existencia de los trabajadores de la campaña.—Que se arganize la beneficencia pública en la campaña, extendiendo á los obreros agrícolas todos los beneficios de las leyes sociales, á fin de que lleguen á obtener las mismas ventajas acordadas á los obreros de las ciudades.—Que el Gobierno trate, por todos los medios, de proteger las iniciativas que tengan por objeto el desenvolvimiento de la pequeña cultura, y particularmente de la pequeña propiedad rural, facilitando y ayudando la creación de establecimientos de crédito territorial, destinados á hacer posible al agricultor la adquisición de la propiedad del suelo.—Tratar de que el Gobierno y las provincias, en tanto cuanto sea posible del punto de vista de la higiene, trasladen los asilos de huérfanos, hospicios y escuelas de beneficencia, á los centros agrícolas, dirigiendo la educación de los niños hacía la industria y la vida del campo.

Respecto al crédito agrícola mobiliario, á las necesidades del capital agrícola circulante, y á los pequeños préstamos á los agriculteres, el Congreso resolvió:

1°. El nombramiento de una comisión compuesta de jurisconsultos, hombres de negocios y agricultores, elegidos en cada provincia, la cual se encargará de estudiar y proponer las reformas legislativas y económicas, para organizar el crédito agrícola mobiliario sobre bases más extensas y más seguras que las actuales.

2°. Tratar de difundir las cajas mútuas locales de responsabilidad solidaria ilimitada, (tipo Raiffeisen. 3°.) Federación de las cajas locales en una unión central.

En lo que concierne al crédito agrícola territorial, al capital agrícola fijo, adquisición, mejoramiento y conservación de los patrimonios rurales, se acordó el establecimiento de un régimen de crédito hipotecario, amortizable por sociedades de crédito mútuo del tipo de las *Landsschaften* alemanas.

Falsificación de semillas.

II. 2ª Sección.—Enseñanza agrícola.—Ciencias agrícolas.—En esta sección se trató de la necesidad de establecer estaciones ú oficinas de inspección y análisis de semillas.

El miembro informante expuso los medios de que se valen ciertos vendedores de semillas, poco escrupulosos, para facilitar su mercadería. Hace algún tiempo que se descubrió en Alemania un industrial, cuya especialidad consistía en fabricar semillas de trébol, colorando los granos de arena.

En 1893, fueron enviados de Italia á Francia once mil kilógramos de arena cuarzosa, para ser vendida á los cultivadores, después de pasar por la misma transformación. Otros dan una coloración artificial á las semillas de especies vecinas ó análogas, que no tienen valor, en vez de las buenas semillas semejantes.

Este es un hecho comprobado que se produce con frecuencia. El daño que de él deriva es enorme. El agricultor siempre pierde capital y tiempo, y la cosecha no responde á su trabajo. Muchas veces el fraude pasa desapercibido, y se atribuye el mal resultado á otras causas extrañas á la verdadera.

Se hace, pues, necesario que los agricultores tengan una garantía eficáz, respecto al valor y á la identidad original de las semillas, de manera que al comprarlas ellas respondan, punto por punto, al rótulo que las cubre. En Bélgica pocos agricultores dan importancia á esta cuestión, y la prueba es que realmente ocurren á pedir análisis á los laboratorios

del Estado. El Boletín de Agricultura del Reino dá el siguiente dato: de 300,000 ensayos ó análisis practicados por los siete laboratorios del Estado, durante los últimos treinta años, solo 1,200 análisis corresponden á semillas. Esta falta de cuidado ha contribuido á favorecer el desarrollo del fraude, que en estos últimos años ha tomado serias proporciones, y es de creer que muchas de las malas cosechas son debidas solamente á las malas semillas.

A efecto de corregir el mal, se aconsejó que se pidiera á los Poderes Públicos la sanción de una ley, obligando á los productores y vendedores de semillas á garantizar en sus facturas ó recibos, la especie, la pureza, el poder germenativo y el valor de cultura de las semillas. Es esta una medida que convendría adoptar de nuestra República.

La teoría y la practica en la enseñanza agrícola.

III. —Enseñanza práctica de la zootecnia.—El doctor Roquet, Profesor de Higiene y de Zootecnia en el Instituto Agrícola del Estado, sostuvo con considerable acopio de datos y fundamentos, la siguiente proposición, que fué aceptada por el Congreso: "Para que las granjas modelos anexas á las escuelas superiores de agricultura, concurran de una manera eficáz á la enseñanza práctica de la zootecnia, es necesario que posean un rebaño formado por las principales razas de las diversas especies domésticas; en el cual se hará el mejoramiento, por la selección de las razas más adaptables á las condiciones del medio y de la región en que las granjas se encuentren situadas".

El sabio profesor se extendió en largas consideraciones.

Dados los actuales programas recargados de las escuelas superiores de agricultura, es imposible hacer de los discípulos verdaderos prácticos.

Los cursos teóricos toman casi todo el tiempo, Por otra parte, el objeto de estas escuelas superiores no es precisamente el de enseñar la práctica en el sentido literal que se le dá generalmente. Debe hacer conocer al discípulo la razón de ser, el objeto, fin y utilidad de las diversas operaciones, pero no podrá ejercitarse directamente durante los cursos.

Al salir de la escuela debe hacerse la práctica. Esta también es la opinión del profesor Grandeau, miembro del Consejo Superior de Agricultura de Francia.

Si bien parece establecido, aquí en Bélgica y en Francia, según opiniones tan autorizadas, que no es posible formar discípulos prácticos en las escuelas superiores de agricultura, no puede pretenderse, sin embargo, que no sea ventajoso que ellos se familiaricen durante el curso de sus estudios teóricos, con las cosas de la práctica agrícola. Es por esto que, á pesar de la oposición levantada, se han instalado las granjas anexas á los institutos agronómicos. Siguiendo los trabajos que se realizan diariamente, circulando en las caballerizas y en los establos, recorriendo los campos, el estudiante aprenderá á observar, á comparar y á juzgar: comenzará á vivir la vida del agricultor y á tomarle cariño. Al salir de la escuela no será un práctico completo, pero tampoco será simple teórico, y algunos meses de permanencia en una hacienda, completarán sus conocimientos.

Zootecnia.

IV.—La zootecnia, sin embargo, no se aprende solo en los libros. Uno de los capítulos importantes de esta ciencia comprende la descripción de las razas animales, de sus caracteres, de sus relaciones naturales, de sus afinidades, de sus aptitudes. Esta descripción, además de técnica debe ser práctica. No es posible llegar á un perfecto conocimiento del ga-

nado y de las leyes fisiológicas que dominan la producción animal, sino por el estudio comparativo de los tipos de raza, de sus exigencias, de sus facultades productoras, de su poder hereditario, etc. Para ello es preciso tener un pequeño rebaño en las granjas de aplicación, y muestras de los diversos tipos de animales domésticos. Los discípulos deben entonces ser iniciados prácticamente en el conocimiento de las razas y en la apreciación individual de las muestras. Una vez habituados á reconocer las diferencias bastante acentuadas, que presentan los tipos de las diferentes razas, los discípulos llegan poco á poco á darse cuenta de las particularidades individuales, menos salientes; ejercitan el ojo y desenvuelven el juicio para distinguirlas bien. Este rebaño formado de razas diferentes, permite además hacer observaciones interesantes sobre las leyes de la herencia, sobre la trasmisión de los caracteres á los mestizos, y sobre las afinidades de los tipos naturales.

Para la especie bovina, y en las condiciones actuales de la Bélgica, dice el doctor Raquet, que se necesitarían muestras de cada una de las siguientes razas: flamenca, holandesa, Durham, Normanda, Schiwitz, Simenthal, Jersey y Bretona.

Como debe hacerse la selección.—Opinión del doctor Raquet.

"Al mismo tiempo sería ventajoso proseguir el mejoramiento de la raza indígena por selección, agrega el mismo profesor, poniendo en práctica los medios científicos de que hoy dispone la zootecnia. En lo que se refiere á la industria lechera, la selección tal como se practica actualmente, es deficiente. En los concursos y exposiciones se aprecian más las calidades de conformación de los tipos presentados, se juzga de sus aptitudes lecheras por el exámen de los órganos de

lactancia, y de ciertos caracteres que parecen estar en relación estrecha con esta función. Pero los datos que se obtienen con este método son bien incompletos. El desenvolvimiento de la ubre puede indicar que la vaca da actualmente mucha leche, pero no nos dice nada en cuanto á la duración de la lactancia. No podemos tampoco apreciar la calidad de la leche, y especialmente su riqueza mantecosa, particularidades generales hereditarias, sobre las cuales hay que tener datos exactos para hacer una selección seria.

Es necesario medir regularmente la cantidad de leche que produce cada vaca durante la lactancia, y dosar la materia grasa por medio del lactobutirómetro Marchand, para establecer las curvas de la lactancia, que nos informarán de una manera precisa sobre las facultades productoras de las vacas, y por consiguiente, sobre su valor real y comercial, como animales de beneficio ó rendimiento.

Hay otro punto de que no se ocupan al discernir los premios en los concursos, y es el de la rapidéz del desenvolvimiento de la aptitud lechera, de la que podría designarse con el nombre de precocidad lechera. En algunas vacas, la mayor producción de leche viene después del tercero ó cuarto ternero, y se mantiene á la misma altura durante algunos partos. En otros, por el contrario, la aptitud lechera se desenvuelve lentamente y no produce su máximum sinó después del sesto ó séptimo ternero. Es evidente que las primeras rinden al criar un beneficio superior al que dejan las segundas, por lo cual conviene eliminar á éstas de sus establos. Siendo todas aquellas cualidades de carácter hereditario, el criador debe tenerlas en cuenta, y es por eso que, al lado de la selección oficial de los concursos, existe esta otra selección privada, que dará mejores resultados á los criadores inteligentes.

Las granjas modelo deben practicar el mejormiento de

las razas, aplicando este método científico de selección. Al cabo de un cierto tiempo, gracias á las observaciones y documentos recogidos, se podrá comparar la raza mejorada con la raza de orígen, y juzgar así del camino recorrido y de los progresos realizados.

La utilización de los alimentos, es decir, la cantidad de leche obtenida, por una cantidad determinada de alimento consumido, debe tambien ser objeto de observaciones especiales.

La especie ovina debería ser representada por un rebaño compuesto de las razas siguientes: merinos, Dishley, Southdow, Cottuwold, Larzai Fexel, flamenca y ardenesa. Para los cerdos deben tenerse representantes de las siguientes razas: Yorkshire (blanca), Berkshire (negra), Famwoth (roja), flamenca y ardenesa.

Estas son las opiniones generales expuestas por el profesor Raquet, en apoyo de su proposición votada por el Congreso.

ESTACIONES DE PATOLOGÍA VEGETAL.

V.—Enfermedades criptogámicas.—A propuesta del doctor Marchal, el Congreso aceptó por unanimidad el siguiente voto:

"Es de desear que los cultivadores recurran más frecuentemente á los especialistas, para informarse respecto á la naturaleza y tratamiento de las enfermedades criptogámicas, que atacan á las plantaciones".

El doctor Marchal, profesor suplente del Instituto Agronómico de Gembloux, lo fundó recordando las pérdidas considerables que sufre la agricultura, á causa de las enfermedades criptogámicas.

Lo que importa comprobar, dijo, es que la diversidad de los enemigos que dañan las plantas cultivadas, aumenta sin cesar, por causa de la introducción en el país, de gérmenes de parásitos que no existían anteriormente, por disminu-

ción de la fuerza de resistencia de las plantas enfermas, á causa de la mala condición de higiene en que las coloca el cultivo intensivo; criptógamas, saprófitas evolucionando hácia la vida parasitaria, y otras. No pasa un año sin que se señale la aparición de un cierto número de nuevas enfermedades, y esto hace que el estudio de esas enfermedades de las plantas, sea hoy sumamente complicado, y exija la competencia de especialistas, verdaderos médicos de las plantas. En este estado se asiste hoy en el dominio de la fito-patología, á algo semejante á lo que se produjo á fines del siglo XVIII, en la patología animal, cuando Bourgelas planteó las bases de su medicina veterinaria. Se hace, pues, necesario centralizar los estudios y las observaciones á fin de darse cuenta á tiempo de las nuevas enfermedades, y de aconsejar la profilaxia que exige la situación. Los agricultores deben participar inmediatamente la aparición de las enfermedades, al laboratorio botánico del Instituto de Gembloux, y el Gobierno por su parte, desarrollando la especialización de estos estudios, debe convertir en Estación de patología vegetal el mismo laboratorio botánico.

Previsiones del tiempo.

VI.—Meteorología Agrícola.—Boletines de previsión.—Es bien sabido que la agricultura está completamente librada á la merced de los fenómenos atmosféricos. Era, pues, una materia bien interesante para el Congreso, el estudio de los diversos medios que la ciencia y la experiencia ponen á su disposición, para luchar contra las influencias climatéricas destructoras, y substraer los cultivos á dichas influencias. Entre estos medios hay dos que actualmente pueden dar grandes servicios: el tiro de cañón contra el granizo, y las previsiones del tiempo. Sobre lo primero se celebra actualmente un Congreso en Francia en el cual nuestro Gobierno está re-

presentado por el Cónsul argentino en Marsella. Su informe será más completo que el que pudiera presentar aquí. Me ocuparé, pues, solamente de las previsiones del tiempo.

El Congreso aceptó las siguientes proposiciones: 1°—que se establezca en beneficio de los agricultores belgas un servicio completo de previsión del tiempo. 2°—Organizar en las estaciones que existen actualmente, una serie de observaciones meteorológicas, á fin de determinar la influencia de los fenòmenos atmosféricos sobre el desarrollo de las plantas, y deducir de los datos que se obtengan, observaciones aplicables de carácter práctico. 3°—Crear nuevas estaciones meteorológicas oficiales, principalmente en las escuelas de agricultura. Sostuvo y defendió estas conclusiones el Ingeniero Agrónomo Van Dervaeren.

"Las previsiones del tiempo, dijo, no constituyen como el tiro contra el granizo un medio de preseveración de las plantas en pié. No presenta interés práctico incontestable, sino durante la siega y la cosecha de los cereales. Sucede frecuentemente que los pastos están casi secos, los cereales prontos para entrar y que el agricultor aplaza por algunos días, ó para el día siguiente el entrojamiento, sea para terminar el desecamiento ó por otras razones. Si en este intermedio caen aguaceros inesperados el trabajo queda retardado, y si ellos son frecuentes, la calidad de los productos sufre considerablemente, provocando la fermentación, y aun la germinación de los granos. Ahora bien, si el agricultor fuera prevenido con veinticuatro horas de anticipación, de una previsiòn de lluvia, se apresuraría á almacenar ó tomar las medidas preventivas que aconsejaran las circunstancias".

Hay muchas preocupaciones contra las previsiones del tiempo, y algunos agricultores no les acuerdan crédito. Pero hay al mismo tiempo datos estadísticos, que prueban los rea-

les y verdaderos servicios prestados por las advertencias meteorológicas.

Según los publicados anualmente en Inglaterra, la media general del éxito en los pronósticos del tiempo es de 89 p%, que se eleva á 94 p% en algunas regiones. En los Estados Unidos la media general es de 82 p%. Esto prueba suficientemente la utilidad del servicio, el cual ofrece actualmente la precisión suficiente para merecer la confianza de los interesados.

Donde actualmente existen mejores establecimientos es en Francia, Inglaterra y Estados Unidos.

Francia.—En Francia se ha hecho la división territorial en ocho secciones meteorológicas. Todos los días á las doce en punto, la Oficina Central de París envía telegráficamente las previsiones de tiempo á las comunas abonadas, las cuales fijan inmediatamente el telegrama en la Prefectura, Ayuntamiento ú otro sitio público más apropiado. El precio del abono es de 40 francos, ó sea de diez céntimos por día. Para el período agrícola solamente (del 1°. de Mayo al 31 de Octubre), el precio es de 20 francos.

En Inglaterra.—La Inglaterra posee un servicio meteorológico que funciona principalmente durante las cosechas, á partir del 11 de Junio, y durante cinco semanas. Las previsiones para el día siguiente son enviadas directamente por telégrafo, de 3 á 4 de la tarde, á todas las localidades que desean recibir el telegrama y que quieran darle publicidad. Además, los particulares pueden recibir el telegrama á domicilio por un precio reducido.

En Estados Unidos.—La organización de los Estados Unidos á este respecto es citada como modelo. En Washington funciona la Oficina Central, que recoge todos los datos, y hace sus cálculos conclusiones y pronósticos. Durante el período de los trabajos agrícolas, se envian diariamente los avi-

sos, á las diez de la mañana, de acuerdo con las observaciones recibidas hasta ese momento.

Estos avisos van telegráficamente á la Central, los cuales los trasmiten á los corresponsales privados. Estos los publican gratuitamente y los hacen circular. Hay además corresponsales voluntarios que avisan al público por medio de señales especiales, banderas, silbidos, placas metálicas, etc. Los interesados deben pagar los telegramas cuando se reciben á servicio directo, y además 175 francos al año. En aquellas regiones donde la utilidad pública justifica una extensión de servicio, el costo de los telegramas, empleo de señales y otros, es pagado por la Oficina Central.

Según los últimos datos, 1888 localidades en todo el territorio de la República estaban servidas por telégrafo ó teléfono costeado por la Oficina Central. Hay tambien 592 puestos para las previsiones de las heladas únicamente (cold-wares). Además de esta parte gratuita del servicio, hay 3,838 localidades que soportan los gastos. Las advertencias meteorológicas se envían diariamente á treinta mil sitios ó localidades.

En Bélgica el Boletín del Observatorio de Uccle, da diariamente las probabilidades para el día siguiente. El servicio no es bien hecho, y tiende á mejorarlo el voto expresado por el Congreso.

Utilidad de las estaciones meteorológicas.

VII.—Estaciones meteorológicas.—Las estaciones meteorológicas prestan importantes servicios á la agricultura, estudiando la influencia de las condiciones climatéricas sobre los cultivos: acción de las cantidades de calor, de luz, de agua recibida diariamente por la vegetación; sobre la cosecha de semillas, crecimiento de las plantas, brotes, florescencia, fructificación, maduración, etc. etc....

Estas estaciones deberán establecer actualmente cua-

dros y diagramas relativos á la marcha de las cosechas, bajo el efecto de los multiples fenómenos atmosféricos. Después de algunos años podrá obtenerse las gráficas normales correspondientes á las cosechas medias; y la comparación de estas últimas con las del año correspondiente, permitirá deducir probabilidades, en cuanto al éxito de las mismas, y recomendar talvez ciertas modificaciones á los métodos de cultura. Estos datos meteorológicos, unidos á la carta climatológica de un país, completarían perfectamente la carta ó mapa agronómico.

En la última Exposición de París (sección agricultura rusa), fueron presentados algunos cuadros de este género, referentes á la avena, al trigo sarraceno, á la cebada, y al trigo candeal. Indicaban las diversas fases de la vegetación, (siembra, desarrollo y crecimiento de la espiga, cosecha), con respecto á las circunstancias meteorológicas correspondientes: temperatura del aire, de la superficie del suelo, nebulosidad, humedad, lluvia. Estas observaciones, bien que comenzadas hace muy poco tiempo, han permitido el servicio meteorológico de Rusia, formular conclusiones muy aproximadas respecto al rendimiento de las cosechas. Han demostrado, entre otras particularidades, que, en todas las regiones del Sud y del Este de Rusia, el producto de los cereales de invierno depende de una manera muy pronunciada, de las precipitaciones atmosféricas del otoño precedente, principalmente en los meses de Agosto y Setiembre.

Se ha demostrado, además, que existe para los cereales, periodos críticos, durante los cuales necesitan humedad y sufren fuertemente de una temperatura elevada. Para la avena, por ejemplo, las observaciones han establecido que su rendimiento es malo, cuando la formación de la espiga es precedida de fuertes calores y de lloviznas, y que el producto es

normal en caso contrario. Para el trigo sarraceno el período crítico corresponde á la segunda mitad de la florescencia.

Este género de abservaciones en cada país será de grandes utilidades porque en ciertos casos permitirá evitar las influencias desfavorables á las culturas, por ejemplo, cambiando el período crítico de los cereales, de tal modo que coincida completamente ó en parte, con la época de las lluvias. Dicho resultado podrá ser obtenido, retardando la siembra, ó bien adoptando otras variedades que presenten sus períodos críticos en épocas diferentes.

Estos hechos, expuestos ea la discusión sobre el tema, demuestran que las observaciones meteorológicas agrícolas, no ofrecen tan solo un interés puramente especulativo, sinó que permiten también formular conclusiones de órden práctico.

. . . . . .

Joaquín de Lemoine.

Cónsul General de Bolivia en Bélgica.—Bruselas, Febrero 2 de 1906.

Informe del Cónsul General de Bolivia en Bélgica.

Consulado General de Bolivia en Bélgica. - Bruselas, Julio 8 de 1906.

La industria del maíz en Bélgica.

El maíz boliviano.

Tomando en consideración que Bolivia por su clima y la calidad de sustierras, puede y debe desarrollar grandemen-

te el cultivo y el expendio del maíz, he creido útil y oportuno hacer este estudio sobre tal producto en este Reino.

Si bien el comercio de este cereal en Bélgica es insignificante comparado con el de Italia, por ejemplo, en donde se hacen del maíz aplicaciones que no se conocen aquí, me limito por ahora á este Reino. En efecto, en el Veneto, es el maíz la principal alimentación del pueblo, y su calidad es igual á la del maíz boliviano, talvez por la semejanza de clima de ambas Naciones.

En Cochabamba, sobre todo, la industria del maíz puede y debe tomar grandes proporciones una vez mejorada la irrigación de valles y tan luego como ese Departamento pueda exportar sus productos al resto de la República y al extrangero. En efecto, Cochabamba será exportador de maíz.

Aforos medios de la avena y del maíz y propiedades nutritivas de este.

La avena ha servido hasta ahora, aquí como principal alimento de los caballos, y la harina de avena ha sido recomendada para las vacas lecheras. El aforo medio de la avena ha sido durante el último año, de 15,75 francos los 100 kilógramos. Tiene un derecho fijo de importación, de tres francos por 100 kilos.

El aforo del maíz ha sido de 11,25 francos de los 100 kilos y declarado libre de derechos. Dado idéntico poder de alimentación, la ventaja económica en el empleo del maíz es enorme. Pero había y hay aún ciertas resistencias para hacerlo aceptar, si bien las últimas experiencias de agrónomos competentes han demostrado cietíficamente aquí, que el maiz es un buen alimento para todos los animales y que puede entrar ventajosamente en la ración del caballo, substituyendo al empleo de la avena.

Opinión de Mr. Jadoul sobre el empleo del maíz en la alimentación de los animales domésticos.

Mr. Jadoul, agrónomo del Estado, en un estudio sobre la alimentación de los animales domésticos, publicado en el Boletín del Ministerio de Agricultura, se ocupa con detalles interesantes de los elementos constitutivos de los forrages, digestibilidad de sus principios alimenticios, reglas de alimentación racional y otras materias de importancia dentro del mismo tema. Hablando del maíz dice lo siguiente:

"La diferencia que existe entre el precio de la avena y del maíz, ha decidido á muchos cultivadores á reemplazar la avena, enteramente ó en parte, por el maíz, en la alimentación de los caballos de tiro. El maíz por su composición en elementos digestibles, en nada difiere de la avena.

"Esta última, según Wolff, encierra: 41,8 por ciento de hidratos de carbono, 9 por ciento de albúmina y 4,7 por ciento de grasa digestible. El maíz: 57,8 por ciento de hidratos de carbono, 8,4 de albúmina y 4,8 de grasa digestible.

"Hace ocho años que yo alimento los caballos con maíz. Los cinco primeros años, cuando usaba caballos de cierta edad, les daba el maíz solo. Ahora que uso caballos nuevos mezclo la avena con el maís en partes iguales. Empleo preferentemente el maíz de América. Este género de alimenro es racional, y creo hacer algo muy útil indicando las precauciones que deben adoptarse en el empleo del maíz.

Precauciones que conviene adoptar en el empleo del maíz en la alimentación.

"1°. *Co·viene darlo seco y entero.*—He notado q e el maíz mojado ò molido, produce indigestiones. Esto es natural, porque en esas dos formas el animal traga con den a-siada facilidad, sin dar tiempo para que el maíz sufra un principio de digestión en la boca.

2°. *El maíz debe ser extrasano.* —Frecuentemente el cultivador se deja tentar por una pequeña diferencia de precio y compra maíz averiado. Es un error que le cuesta caro.

3°. Antes de emplear el maiz es necesario aventarlo cuidadosamente' á fin de quitarle el polvo ó tierra.

4°. Siendo el maiz más nutritivo que la avena, conviene disminuir un poco la ración.

5°. Cuando se emplea el régimen del maíz, es conveniente suministrar sal gruesa ó de cocina á los animales: basta una cucharada de sopa, ò sea 25 ó 30 gramos por cabeza y por día".

Estos son los principios y consejos que establece el agrónomo del Estado.

Comercio de maíz en Bélgica.

Durante el año 1900, y doy este dato como último por que aún no ha sido publicada la estadística del comercio general correspondiente al año pr ximo pasado, se ha importado á este reino 530.130,763 kilógramos de maíz, valor de 59.639,711 francos° calculando el aforo á 11,75 francos los 100 kilógramos. En esta importación los Estados Unidos figuran en primera línea,con un total de 297.507,050 kilógramos valor de 33.469,543 francos. Viene después la República Argentina con 96.537,590 kilógramos de importación, valor de 10.860,497 francos. En este mercado, como en tantos otros de Europa, encuentra la América del Sud la competencia directa de los Estados Unidos, los cuales llevan una cierta ventaja de envase, y la muy notable por la diferencia de flete de Estados Unidos á Europa, comparado con el que se paga desde la América del Sud á estos puertos.

Los belgas han introducido ó declarado para el consumo interno del país casi la totalidad de lo importado, pero,no obstante, han exportado durante el mismo año 158.043,439

kilógramos de maíz, valor de 17.779,886 francos, vendiendo 86 millones de kilos á Alemania por 9.732,000 francos y 59 millones de kilos á Holanda por 6.727,000 francos y el resto al Luxemburgo y otros paises.

Importación de avena.

La avena llega principalmente de Rusia y Estados Unidos. La importaciòn total durante el mismo año alcanzó á 110.907,656 kilógramos, valor de 17.467,956 francos de los cuales 48.954,522 kilógramos, valor 7.71033 francos procedentes de Rusia, y 47.718,278 kilógramos, valor 7.515,629 francos, procedentes de Estados Unidos.

Reemplazo de avena por el maíz en Lieja.

Los cuidadores en Lieja comienzan á abandonar el uso de la avena para la alimentación de los animales, substituyéndola por el maíz, convencidos como están, de que es éste un excelente alimento, igual, sinó superior á la avena, y más conveniente del punto de vista de la economía, como lo digo antes, en razón de su bajo precio y de tener libre introducción, mientras que la avena paga tres francos por cada 100 kilógramos como derecho de aduana.

Joaquín de Lemoine.

Informe del Cónsul General de Bolivia en México.

Consulado General de Bolivia en México.

Informe General que el suscrito rinde al E. señor Ministro de la R. de Bolivia en Washington. D: C. con respecto á los principales sucesos en la R. Mexicana.

. . . . . .

Supongo habrá sabido esa H. Legación de la muy sentida muerte del señor James Russell Parsons jr Cònsul General de los Estados Unidos en México, quién murió aquí recientemente en una colisión entre un carro eléctrico y nu coche de punta, este accidente pasó á principios del mes de Diciembre próximo pasado, su cuerpo fué embalsamado y fuimos invitados todos los Cónsules y parte del Cuerpo Diplomático para asistir á las exsequias en el Templo Protestante nombrado de Cristo. Cumpliendo con mi deber asistí de todo uniforme lo mismo que otros señores colegas, entre todos los C nsules nos cuotizamos para enviarle al finado Cónsul una magnífica corona de la cual su costo fué de $ 275.00, con una inscripción alusiva. Sus restos fueron depositados en el Cementerio Francés y después fueron trasladados á los Estados Unidos. en tren especial.

. . . . . .

Hace poco tiempo fuimos invitados los Cónsules para asistir á un Banquete que fué ofrecido por el señor Duncan Bankhardt, Cónsul General de el Salvador, con gusto asistí á esa agradable reunión á la que solamente asistieron solo 11 Cónsules habiendo sido invitados 16, los otros mandaron sus excusas respectivas. Poco antes de terminar el banquete el señor Bankhardt, tomó la palabra y propuso lo siguiente, según anexo 1, y anexo 2 las explicaciones respectivas, varios

colegas tomaron la palabra para disertar sobre el particular, y cuando me tocó hablar dije que la idea era muy buena, pero que ante todo debíamos sujetarnos á los reglamentos consulares de México y del país que cada uno representamos, que yo por mi parte consultaría sobre el particular á mi Ministro y que cada uno deberían de hacer otro tanto, al terminar supliqué brindar por el señor Presidente de México por el señor Presidente de la República de Bolivia y por cada uno de los señores Jefes de cada Nación que estaba allí representado por sus respectivos Cónsules.

. . . . . .

Situación Económica. —Es indiscutible que el estado de la Hacienda Pública de un país es la resultante de la situación económica de ese país, puesto que la marcha de los ingresos fiscales, en un sistema rentístico bien establecido refleja por modo admirable, la prosperidad ó la penuria penuria social marcando, de igual manera, las crisis ó perturbaciones nacionales. Se concibe, por tanto, que, en la elaboración de los presupuestos, un financiero serio procure estudiar la condición económica del país, en los momentos en que establece sus cálculos, para inquirir si los hechos estudiados garantizan la solidéz de sus previsiones.

De ahí que en las iniciativas de presupuestos, presentados por la Secretaría de Hacienda, ocupen un amplo espacio las consideraciones relativas al aspecto de los negocios, estado de los diversos ramos de riqueza social, perspectivas de bonanza ó temores de contratiempos que se descubren en los horizontes. La Secretaría ha hecho un examen tan profundo y pormenorizado de tales elementos que bien se puede decir que todas estas páginas, agrupadas, constituyen la historia más completa del desenvolvimiento económico del país en el curso de estos últimos años.

. . . . . .

En la iniciativa para el ejercicio de 1906 y 1907, la

parte consagrada á la materia ofrece tanto ó mayor interés que en las anteriores, ya en el periodo de tiempo que se examina se ha realizado un hecho de la importancia de la Reforma Monetaria, de tan poderosa influencia para todos los intereses de esta República. Sin referirme por el momento, directamente á la Reforma vamos á seguir á la iniciativa en sus apreciaciones relacionadas con el movimiento del comercio internacional, admirable medida para graduar la situación económica.

No dudo que esa H. Legación estará al tanto del tráfico Exterior de Mégico, en el año fiscal de 1904 y 1905: el valor en plata de las mercancias extranjeras importadas en el país se elevó á $ 178.204,962-45 y que el de las exportaciones de la misma moneda, fué de $ 208.520,451-43. Así presentados estas dos cifras no dicen nada respecto al desarrollo que hayan podido tener las dos fuerzas poder de consuma y capacidad productora, que revelan la riqueza de un pueblo. Comparadas con las que arrojó el ejercicio de 1903 y 1904, hacen saber, en efecto, que en el de 1904 y 1905 se registró un aumento de:—$ 343,610-11, en las importaciones y una reducción de $1.791,923-03, en las exportaciones.

Pero este resultado se debe á la diferencia entre los tipos de cambio vigentes en ambos años fiscales. En realidad, para obtener el verdadero nivel de nuestro comercio en los dos años fiscales, habría que convertir las cifras de exportación á moneda de oro á un mismo tipo de cambio.

Respecto de las importaciones, ya se sabe que están estimadas por el valor de factura en oro.

Modificando de esta suerte los totales del comercio, se tuvieron: Importaciones 1903 á 1904, valor oro.

$ 78.360,771-06, en 1904 á 1905,.....

" 86.122,293-66, aumento, valor oro.....

" 07.761,522-60, por este aumento.....

" 07.761,522-60, (oro) se han pagado.

" 00.343,610-11, en 1904 á 1905, que en 1903 á 1904.

Paso, ahora á las exportaciones:

El valor declarado (plata) de las exportaciones, fué en 1904 á 1905, de $ 208.520,451-43, como ya se ha visto, cantidad que, convertida á moneda de oro al tipo medio de cambio de 205 vigente en ese año, hacen... ...$ 101.710.000-00, (valor oro números redondos), el valor declarade de las exportaciones en 1903 á 1904, fué.....$ 210.312,374-46, que reducidos al mismo tipo, hacen $ 91.440,000-00, (valor oro). Se ve, pues, que en realidad, hubo un aumento de $ 10.270,000-00, (oro) en el último año fiscal sobre el anterior inmediato.

Hasta aquí la marcha del comercio internacional del país hasta fines del mes de Junio del año en curso. La iniciativa contiene todavía datos relativos á las exportaciones durante el primer trimestre de 1905 á 1906, y las cifras no pueden ser más satisfactorias puesto que acusan un aumento de....$ 10.542,483-53, sobre igual periodo de 1904 á 1905.

Así, el primer elemento para apreciar la situación económica-la marcha del Gobierno exterior-no puede presentarse más favorablemente. Quedan otros, como el estado del mercado monetario, que pronto tendré la honra de dar cuenta á esa H. Legación.

.....

Emisión de certificados, á cambio de oro, anexo, 3, importante decreto.

.....

Muchísimo se ha ocupado toda la prensa de esta Capital sobre la grandísima é importante ceremonia, respecto de la visita del señor Secretario de Hacienda á las cajas de la Comisión de Cambios y Monedas el día 31 de Diciembre último, aunque sea á cortos razgos me honro en informar á esa H. Legación.

Desde hacía varios días empezaron á circular entre los principales banqueros, industriales, comerciantes, así como en la prensa, las invitaciones de la Comisión de Cambios y Moneda.

Para acompañar al señor Ministro de Hacienda á la visita que haría el día 31 de Diciembre próximo pasado á las 11 y media a. m. á las bóvedas del Banco Nacional de México, en donde esa Institución conserva un depósito confidencial, los fondos en oro, que la Comisión ha recibido últimamente del extranjero á cambio de pesos á la paridad legal. A la hora indicada, la Dirección del Banco Nacional, estaba lleno de invitados, pues pocas fueron las personas que, habiendo recibido la esquela antes dicha, no asistieron á esa interesante ceremonia.

A la llegada del señor Limantour á quien recibieron los señsres Lic. don Pablo Macedo, Vice-Presidente y alma de la Comisión Monetaria, y don M. Pereda Director del Banco, pasó la concurrencia á las bóvedas, que se encuentran situadas en un pasillo de los más interiores del edificio.

Cierra la entrada á las bóvedas que están construidas con todo los requisitos necesarios, una puerta de hierro, con cerradura de seguridad. La bóveda en que se encuentra el depósito de la Comisión Monetaria tiene un pasadiso que da entrada á un departamento cuadrangular, de unos dos metros y medio de ancho por cuatro de largo y dos y medio de altura, alumbrado con luz eléctrica, y dividido, á su vez, en varios compartimientos, por medio de rejas de madera.

Tres de esos compartimientos están ocupados con barricas de cerca de medio metro de altura por unos 30 centímetros en su mayor diámetro transversal, y que contienen cada uno dos mil quinientas piezas de á veinte dolars, ó sea el total, $ 100,000 00 mexicanos.

En los dos primeros compartimientos había veinte barricas, en hileras de á 4, y en el tercero había diez y seis.

Además en el segundo compartimiento se veían unas barras del codiciado metal: dos de ellas procedentes de California y la tercera, que sola pesaba algo más de 23 kilos, de oro mexicano de alta ley, en total estas barras representaban mas de $ 150,000-00.

Despues que los presentes hubieron desfilado ante este precioso depósito, fué abierta una de esas barricas en uno de los departamentos de juntas del mismo Banco, y fueron extraidas un mil doscientas cincuenta piezas de veinte dolars, la mayor parte acabadas de acuñar.

Poco después fué retirado ese tesoro para trasladarlo al departamento de la Comisión de Cambios y moneda, después los concurrentes pasaron á tomar un lunch que estaba servido, y al apurar una copa de chapagne tomó la palabra el señor Lic. don Pablo Macedo dirigiéndose al señor Ministro y los concurrentes. Comenzó el señor Macedo por dar las gracias á los presentes, á nombre de la Comisi n, por haber aceptado la invitación á aquella ceremonia. Dijo que al hacer esa visita, los presentes habían podido comprobar que es una realidad que el oro extranjero está afluyendo á nuestro país, y por más que todos los presentes eran personas versadas en asuntos económicos, iba á permitirse aludir á la razón fundamental por la que hoy ha podido venir, y antes no había venido, ese oro extranjero á la República, para ser en forma de moneda, el propulsor de nuestras industrias y el agente vivificador de nuestras empresas de toda especie.

Esta razón—dijo el señor Macedo, —esa causa fundamental no es más que la reforma Monetaria tan prudente y sabiamente decretada en la Ley de 25 de Marzo último y voy brevemente á demostrarlo.

El precio en oro que la plata ha alcanzado durante los

dos últimos meses en ese mercado del mundo que se llama Lòndres, si bien excepcional, considerando solo los últimos años porque no se alcanzaba desde Octubre de 1900, no es bastante á explicar la afluencia del oro á México. En ese año 1900, aunque por pocos días y en los antoriores, especialmente en 1896, la plata valía tanto como hoy, y para no referirnos á los últimos 20 años, en 1885, alcanzaba un precio de 48-$\frac{5}{8}$ peniques por onza Standar, cosa que hoy nos parecería fabulosa, casi legendaria. Y sin embargo de ser así las cosas, apesar de valer la plata mucho más de los 30 peniques de hoy, el oro no solo no venía á México, sinó que nuestra misma producción de metal amarillo tomaba el camino de los mercados extranjeros y no nos quedaba aquí sinó como verdadera curiosidad. ¿Por qué? porque nuestros valores todos, lo mismo las casas que las haciendas, lo mismo los efectos extranjeros que el maíz y el trigo, se medían aquí en plata, es decir, en una mercancía de estimación eminentemente variable y para lo cual estaba cerrada en el extranjero la única puerta por donde una mercancía se convierte en medida de valor, que es libre amonedación. En otras palabras nuestra moneda no tenía un valor reconocido por la ley sinó dentro de nuestras fronteras, saliendo de ellas, teníamos que venderlo como cualquiera otra mercancía.

"Este mismo hecho explica porque no podíamos traer oro aunque nuestra plata valiera mucho. Si, por ejemplo un gramo de oro había sido adquirido á cambio de los 24 gramos de plata, nuestro peso contiene, las fluctuaciones de la plata nos ponían en la imposibilidad de saber si ese mismo gramo de oro, cuando de él tuviéramos que desprendernos, habríamos de cederlo por los mismos 24 y $\frac{1}{2}$ gramos de plata de nuestro peso, ó por más ó por ménos. De aquí una inseguridad absoluta para quien poseía oro, y por eso que quien lo tenía en las manos lo estimara como una ascua ardiendo y lo

pasará á otras tan luego como realizaba una utilidad, obteniendo más plata, ó lo que es lomismo, más pesos (puesto que la acuñación era libre), que la que por el oro había dado. En una palabra y como ya se á dicho más de una vez, bajo el regimen de la plata vivíamos sin moneda y poco más ó menos en una codición económica comparable á la de nuestros antecesores los Aztecas, que tenian los granos de cacao como signo de cambio en sus transacciones.

Hoy, la situacion ha cambiado, y el oro, como un nuevo Pactolo, comieza á correr hacia nosotros. Por que?. Por que la base de nuestros valores, la medida, el patrón de todos ellos es el oro, el oro que será mejor ó peor que la plata, que abundará más ò menos, que, como todo producto del trabajo humano, subirá ó bajará de valor, pero que tiene abiertas las casas de moneda de todas las naciones civilizadas y que, á nuestra voluntad, podemos convertir en aguilas norte americanas, ó en francos, en marcos alemanes ó en libras esterlinas, tenemos pues, una moneda internacional con un valor universal, por decirlo así, y por eso no es ya el oro una braza ardiendo en nuestras manos, sinó un representante de riqueza efectiva y por lo mismo un agente de prosperidad y de vida.

Esto, señores es obra exclusiva de nuestra Reforma Monetaria, esto señores, lo debemos únicamente á la Ley de 25 de Marzo de 1905 que nos ha dado como base inquebrantable y firmísima la de que un peso mexicano equivale legalmente á setenta y cinco centígramos de oro puro y por eso hoy, cuando nuestro tradicional peso de plata no es pagado á razón de setenta y cinco centígramos de oro puro ó algo más, podemos desacernos de él y convertirlo en oro al tipo legal.

Esto es, señores, lo que ha hecho la Comisión de Cambios y moneda con algo más de $ 8.000,000-00, de los..... $ 10.000,000-00, que forman el fondo regulador puesto en sus

manos, y concluida esta labor, que fué obra de poco más de un mes, creyó que su deber consistía, puesto que el precio de la plata se mantenía firme, en abordar la misma tarea en favor de los Bancos de emisión de la República. Y así lo ha hecho logrando realizar y exportar $ 5.477,604-80, más, lo que eleva la cifra de pesos cambiados por oro á la suma ya importante de más de....$ 13.477,604-80, en el breve espacio de cincuenta días, del 10 de Noviembre al 31 de Diciembre y ello, afortunadamente, sin hacer declinar el precio de la plata, que se mantiene firme y ayer cerró á 30 peniques. Merced á esto siguen concertándose nuevas operaciones para Enero y hasta estos momentos hemos realizado un millón más, ó sea en total la suma de.....$ 14.477,604-80.

Pero la obra, aunque realizada con oportunidad y sin pérdida alguna, ni para la Comisión ni para los Bancos, sinó dejando más bien á aquella una utilidad apreciable, no estaba completa, el oro ya estaba así á cambio de plata con la ganancia que los precios y la rapidéz de las operaciones han permitido. Pero, ¿cómo lanzarlo á la circulacion?.

Esta parte del problema, más de lo que á primera vista no estaba exenta de peligros. Dar curso legal á la moneda extranjera de oro, al tipo que resultará del oro puro que contuviera era, en verdad, muy sencillo y por muchos aconsejado, pero esto nos habria condenado á no tener por mucho tiempo una moneda propia y á dejar la reforma monetaria, acaso para siempre, incompleta. Por otra parte, nuestra casa de moneda aunque provista de maquinaria moderna y con un personal técnico de alta competencia no podía-y ninguna en el mundo habría podido-acuñar, ni en días ni en semanas, muchos millones de pesos en moneda de oro. Ocurrir por otra parte, á casas de moneda del extranjero, aunque recomendado por muchos y no desdeñado ciertamente por la Comisión, exije preparación cuidadosa y demanda de tiempo

Entonces el Ministro de Hacienda, con su altísima competencia, con esa consumada habilidad que es una-y no la menor-de las características de su gestión hacendaria autorizó á la Comisión de Cambios y Moneda para recibir en depósito oro en monedas extranjeras y en barras, emitiendo en cambio certificados que los Bancos podrán colocar en sus reservas, entre tanto se hace la acuñación de moneda amarilla. Pero, como siempre la emisión de un documento de crédito es operación delicadísima y como entre nosotros no habían faltado alarmistas que hablaron de papel moneda de curso forzoso, la Comisión ha quedado obligada á tener siempre en caja y disponible en cualquier momento, cuando menos el importe íntegro de los certificados emitidos.

Habeis visto señores, en la bóveda del Banco Nacional de México, depositario confidencial de los fondos de la Comisión, 2.643,600, y además, en barras y monedas del cuño antiguo, $ 154,483-20 dolars americanos en piezas de oro de 20 dolars, estos mismos al tipo legal equivalen á....$ 5.477,604 80, mexicanos de oro. De ellos pertenecen á los Bancos, Nacional de México, de Londres y México, y Central mexicano, por ventas de plata que la Comisión ha hecho, tomadas de las reservas de esos Bancos, la suma de $ 5.340,106-46, en esta proporción:

Al Banco Nacional de México.....	$ 2.838,606-46
Al Banco de Londres y México.....	" 1.500,000-00
Al Banco Central mexicano.....	" 1.001,500-00
Total.	$ 5.340,106-46

que en certificados tengo la honra de poner en manos de sus Gerentes.

Queda todavía un punto que no se debe pasar en silencio. Si la Comisión de Cambios y Moneda-se dirá-hade con-

servar en su poder siempre y en todos momentos esos $ 5.340,106-46, de oro de los certificados, ¿cómo puede proceder á la acuñación, con el pequeño saldo de sus existencias de oro, que solo de $ 137,497-34?, todavía mas: ¿como puede seguir vendiendo plata de los Bancos sin vaciar sus cajas, al menos por el tiempo que materialmente exijan las nuevas remesas de oro que vengan del extranjero?

A esto, fué contestado muy sencillamente recordando que la Comisión de Cambios y Moneda cuenta ya con más de $ 8.000,000-00, en oro del fondo regulador y la información fué que ha dispuesto las cosas de tal suerte, además de $ 1.000,000-00, que tiene en Londres listos á venir cuando sea necesario, antes del 10 de Enero próximo recibirá en México otros $ 4.000,000, en oro y que en los Estados Unidos tiene ya casi otros $ 2.000,000-00, también en oro, disponibles para hacer allá, acuñados, si con las casas de moneda de los Estados Unidos se llega á acuerdo, como es así seguro, para que allá se fabriquen con troqueles enviados de aquí, monedas de oro con el cuño mexicano. Además la casa de moneda de México tiene en su poder oro por valor de más de $ 400,000-00 Ya por esto se podrá juzgar lo bien simentada que está la Reforma Monetaria, y su ya circulación, pues en la actualidad el Gobierno está pagando á sus empleados en oro.

. . . . . .

Es tan grande día á día el desarrollo de nuestro comercio con los Estados Unidos, que actualmente los Ingenieros del Ferrocarril Nacional y San Luis Brownsville y México, están practicando sondeos y explorando el río Bravo en Brownsville y las cercanías, con el objeto de elegir el lugar más apropiado para la construcción del puente, que pondrá en comunicacion las líneas mencionadas.

Hace algún tiempo que existía el proyecto de construir este importante puente, cuyo costo se calcula en $ 500,000.

El lugar en que se construya no se decide todavía, y dependerá del resultado de los sondeos, que están practicando los Ingenieros, cuyos trabajos terminarán dentro de pocas semanas. Como ya alguna vez tuve la honra de informar el Gobierno mexicano tiene la mayor parte de las acciones del mencionado ferrocarril.

. . . . . .

También otra cosa de gran significación respecto al gran tráfico que cada día tiene esta Nación, es el de establecerse el nuevo servicio rápido de trenes (cuyo importe es de $ 80,000-00, cada uno) entre esta Capital y San Louis Misouri, dichos trenes correrán tres por cada mes, principiando el día 20 de Enero de 1906, el viaje se hará en 56 horas, los mencionados trenes reunen todos los adelantos más apetecibles que hasta hoy descubiertos en los mejores ferrocarriles del mundo.

. . . . . .

El día último de Diciembre próximo pasado fué felicitado en el Palacio Nacional el señor Presidente General don Porfirio Díaz, por la felicidad del próximo año que hoy principia, habiendo asistido á esa gran recepción todos los Poderes, oficiales del ejército, y Cuerpo Diplomático.

. . . . . .

Hase una semana fueron recibidos en esta Capital los restos del finado señor Lic Zenil quien fué Ministro de México, cerca del Gobierno de Austria y Hungría, habiendo fallecido dico señor, en Austria á consecuencia de una afección cardiaca. El cortejo fúnebre fué presido por el señor M. Zapata Vera, jefe de la sección de América, á consecuencia de haber estado enfermo el señor Ministro de Relaciones Exteriores. A dichos funerales asistieron el Cuerpo Diplomático, las

oficiales francos de la guarniciòn, y una Brigada de las cuatro armas.

México, Enero 2 de 1906.

J. Borda.

Al Excelentísimo señor Ministro de Bolivia, don Ignacio Calderón.

Washington D. C.

Informe del Cón ul General de Bolivia en México.

Consulado General de Bolivia en México.

Señor Ministro:

En cumplimiento de uno de los deberes que me impone el honroso cargo consular de que estoy investido, doy comienzo á la grata tarea de informar á la ilustrada Legación que tan acertadamente dirige V. E., respecto á los pricipales acontecimientos en la República mexicana, desarrollados después de mi última revista. Ojalá y mis noticias tengan algún interés para el Gobierno boliviano y para esa honorable Legación.

Política Internacional.

Uno de los principales méritos que adornan al Presi-

dente Díaz, es la corrección que tiene en su trato oficial con los Gobiernos extranjeros, y así se explica que todos los mandatarios de los países con quienes México cultiva relaciones, guarden el mejor concepto acerca del referido Presidente.

Para hacer cabal justicia, debo agregar que, en gran parte se debe el aprecio que se ha conquistado en el extranjero el General Díaz, á la sabia y leal cooperación del señor Lic. don Ignacio Mariscal, Secretario de Relaciones Exteriores desde hace más de veinte años, eminente político y distinguido diplomático.

En estas últimas fechas, tres acontecimientos pudieron trastornar la armonía de las estrechas relaciones internacionales de México.

El primero fué el levantamiento en huelga de los mineros de Cananea, mineral del Estado de Sonora, que por estar complicados en la huelga intereses de ciudadanos de los Estados Unidos de América, y debido á las noticias demasiado exageradas de un Cónsul americano, pudo haber dado lugar á complicaciones desagradables y quizás de consecuencias. Afortunadamente, la prudencia observada por los Gobiernos interesados hizo que el asunto no hubiera tomado proporciones.

El segundo ha sido á consecuencia de la revolución estallada en Guatemala, pues de seguro este hecho hubiera traido consigo reclamaciones por parte del Gobierno Guatemalteco, si las autoridades mexicanas no guardasen la más extricta neutralidad.

Y es el tercero, aunque de menor importancia, la aprehensión de varias barcas americanas, cuando hacían pesca clandestina en aguas territoriales de México, decomizándose aquéllas conforme á las leyes sobre la materia. Con este motivo, el asunto pretendió que se tratara y resolviera por la vía diplomática, pero el Gobierno de Washington, convencido de

la justicia con que obró el de México, eludió toda responsabilidad é ingerencia.

Supongo que con gran número de detalles, son conocidos ya de esa honorable Legación,-por haberlos tratado profusamente la prensa diaria el participio que el Gobierno de México deberá tener en la Tercera Conferencia Pan-Americana que se reunirá en el mes de Julio próximo en la Capital de la República brasilera.

Asi mismo, creo que se sabrá la adhesión de México á la Convención ajustada en Ginebra en 1864, sobre neutralidad en tiempo de guerra de las ambulancias y hospitales militares; y la aceptación para concurrir por medio de sus Delegados á la Segunda Conferencia de la Paz en El Haya.

Por lo que respecta á los servicios diplomático y consular, uno y otro han recibido más impulso, á juzgar por las últimas listas oficiales de ambos cuerpos, publicadas por la Secretaría respectiva, por los rendimientos consulares que montan á mayores sumas y por el aumento de dotaciones destinadas á ambos servicios, según se ve en la ley de Egresos para 1906-1907.

Política Interior

El actual Gobierno continúa su período administrativo por el feliz sendero de progreso que sigue desde hace muchos años. El estado de bonanza que disfruta la República, ha permitido á sus estadistas dar mayores vuelos á los asuntos públicos.

En la actualidad, puede decirse-aunque de hecho sea una sola-que están vacantes dos carteras ministeriales: la de Fomento, con motivo de la muerte del señor Ingeniero don Blás Escontría y la de Hacienda á causa del viaje á Europa del señor Lic. don José Ives Limantour, hacendista doctísimo, de quien ya me ocupado en otros de mis informes, al reseñar su asombrosa labor financiera y económica.

El viaje del señor Limantour, después de tantos años de un trabajo sedentario y complicado, se explica muy fácilmente, teniéndose en cuenta que las fatigas que se impuso tenían que minar su naturaleza por más bien organizada que esta sea, y que alterar su salud.

Tal vez el señor Limantour no se habría tomado una temporada de descanso, si no hubiera dejado resuelto los principales problemas que tenía en estudio, tales como el nuevo sistema monetario, el arreglo de los presupuestos que comenzarán á regir el 1° de Julio próximo, y las reformas á la Ley del Timbre que se pondrá en vigor en la citada fecha.

— — —

Seguramente que será de interés para Bolivia el que me ocupe en el presente informe de examinar, aunque de breve manera, la Ley de Presupuestos que cité al principio, comparándola con la de 1903-1904, es decir con la que estuvo en vigor hace tres años.

Los egresos totales en 1903-1904, sumaron $ 74.850,060-27, en tanto que los correspondientes al año fiscal proximo, 1906-1907, dan en junto $ 91.000,229-48, de lo cual resulta un aumento de.....$ 16.150,169-21, en un período de tres años.

Fácil me sería analizar cuales son los ramos de la administración que han requerido mayores dotaciones, y para ello, me limitaré de pronto á señalar los referidos ramos, indicando las asignaciones que disfrutaban en 1903-1904 y las que tendrán desde el mes de Julio próximo.

Poder Legislativo.....	$ 1.155,801-20....	$1.223,277-25
Poder Ejecutivo.....	" 267,300-86....	" 353,521-66
Poder Judicial.....	" 449,803-40....	" 465,683-75
Secretaría de Relaciones....	" 783,469-25....	"1.527,472-78

Secretaría de Gobernación.

Secretaría y gastos generales..	$ 3.173,549-70..	$2.244 [illegible]
Salubridad pública.....	".....	"0.509,059-50
Policía Rural.....	".....	"1.313,109-50
Beneficencia del Distrito Federal.....	".....	"1.199,162-25
Administración Política y Municipal del Distrito Federal.....	"5.731,081-55 ..	"7.618,823-25
Administración Política y Municipal de los Territorios Federales.....	"0.357,143-10..	"0.343,857-25
Secretaría de Justicia.....	"0.968,969-70..	"1.307,222-25
Secretaría de Instrucción Pública.....	"3.135,598-43..	".....
Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes.....	".....	"5.878,564-73
Secretaría de Fomento, Colonización é Industria.....	"1.145,718-30..	"2.104,035-00
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.....	"9.743,723-83.	"12.537,331-53

Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Servicios Administrativos....	$ 7.681,740-65..	$ 8.662,788-50
Deuda Pública.....	"24.542,543-99.	"26.785,673-89
Secretaría de Guerra y Marina.....	"15.713,596-31.	"16.924,085-90

Tendría que dar á esta revista extraordinaria amplitud, si me propusiera asentar en ella extensas consideraciones con respecto á las causas que han motivado el aumento sufrido en todos los ramos del Presupuesto que cito; pero con objeto de poder dedicarme á todos los puntos relacionados con dicho Presupuesto, me limitaré á tocarlos sucintamente.

La Secretaría de Gobernación desde que tiene á su cargo varios ramos que no le correspondían de una manera directa tales como la Beneficencia del Distrito Federal, la Administración Política y Municipal del mismo Distrito y la de los Territorios, se ha visto en el caso de aumentar sus presupuestos, con mayor motivo cuando las medidas sanitarias principalmente en los puertos de la República y á últimas fechas, de una manera especial en la ciudad de México por el desarrollo que había tomado el tifo, enfermedad endémica, requerían la inversión de considerables sumas que el Gobierno afrontó desde luego.

Por lo que respecta á la Secretaría de Justicia, antes denominada Secretaría de Justicia é Instrucción Pública, parece que ya en otro de mis informes, he tenido la honra de comunicar á U. que se había segregado del ramo de Justicia el de Instrucción Pública, creándose una nueva Secretaría de Estado con el título de Secretaría de Instrucción Pública y Bellas Artes, con el ánimo de dar preferente atención é impulsar ramos de tanta trascendencia para el país.

Los resultados deseados, desde luego se palpan, pues, por una parte los asuntos del resorte de Justicia marchan con menos demoras de las acostumbradas en cuestiones judiciales, y por otra, la Instrucción Pública ha recibido considerable aliento.

El número de profesores de las escuelas nacionales es de 2,148; más del 78 p% de los alumnos sustentaron exámen en el último periodo escolar y de ellos el 75 p% obtuvo aprovechamiento.

Creo haber dicho otra vez que el Gobierno se está preocupando respecto á la construcción de edificios destinados á instrucción primaria, secundaria y profesional, que reunan todas las comodidades prescritas por la moderna pedagogía, y al efecto, se acaba de instalar una junta directiva de edificios

con toda libertad para elegir los locales que deban transformarse en escuelas.

Por otra parte, en lo que se refiere á Bellas Artes, el Gobierno ha acordado establecer concursos anuales entre los escritores del país, para premiar las mejores comedias y dramas.

En ese particular, debo informar á U. que, principalmente, debido á que la empresa teatral más caracterizada es española, da preferencia á las producciones ibéricas y se une á esa circunstancia á lo de poco rendimiento pecuniario que los autores nacionales obtienen en sus obras resulta que había poca inclinación para esa clase de trabajos y los que la emprendían, con el deseo de lucrar se fijan de preferencia en producir mucho, descuidando los detalles artísticos.

La irrigación y la colonización en México, dos problemas de tanto interés para México, están preocupando á la Secretaría de Fomento, que es á la que corresponden. De continuo se están haciendo estudios sobre ambos puntos, bien por particulares, bien por los empleados del Gobierno.

Numerosos son los contratos celebrados para el establecimiento de colonos europeos en terrenos nacionales, y aunque se han obtenido algunos frutos, hablando en verdad, estos no corresponden á los esfuerzos del Gobierno.

Bien sea porque los medios climatológicos tan diversos en la República mexicana, resulten inapropiados para los colonos, bien que los terrenos produzcan frutos que les son desconocidos, ya que los contratistas se preocupan poco de las aptitudes de los contratados ó ya que encuentren estos mayores ganancias en otras ocupaciones, resulta que los brazos destinados á la agricultura, son nulos en su mayor parte.

No por esto se suponga que el extranjero que arriva á México, con deseo de prosperar, fracase, sinó, muy al contrario, rara es la vez en que no progrese, si tiene de eos de

hacerlo y algunas aptitudés; porque México, es para el extranjero muy providencial. Así se ve que tanto en el comercio, como en la industria, el jornal que se paga á los extranjeros es superior que el que requieren los nacionales, y precisamente esta en la causa, por la que los extranjeros al llegar al pais contratados como colonos, abandonen la agricultura por otra ocupación que los renumera más sin tanta fatiga ó incertidumbre.

Afortunadamente, comienza á despertar interés entre los hombres de estudio, una soluciòn presentada hace poco. Se proponía como el medio más seguro para fomentar la agricultura, dar las mayores facilidades á los nativos del país, instruyéndolos respecto á los adelantos modernos; disminuyendo lo más posible los impuestos y aun otorgando primas á los labradores que cumplieran del mejor modo con las indicaciones del Gobierno.

Tal solución está dando mucho que pensar y es motivo de controversias; pero parece que comienza á tener adeptos, pues se ha observado que los jornaleros que contratan las empresas ferroviarias ú otras en calidad de peones, al terminar su contrata, no se avienen á los elementos que obtenían como peones en las fincas rústicas, sinó que con mayores aspiraciones quizás, con nuevas necesidades, para llenarlas, prefieren renovar sus contratos celebrar nuevos, aún en el extranjero, ó ingresar á las fábricas de artículos industriales, en donde, en breve tiempo adquieren conocimientos que los hacen ser especialistas en tal ó cual punto de la industria.

A propósito de las contratas de mexicanos en el extranjero, se ha observado que la mayor parte de las empresas ferrocarrileras, cuyos trabajos distan poco de las fronteras de México, ocupan perfectamente á los mejicanos pagándoles jornales superiores á los que obtenían como peones de haciendas. Y si se medita sobre la circunstancia de que aquellos

jornaleros tienen que emprender un aprendizaje para poder desempeñar sus nuevas labores, tal vez más complicadas; si se piensa en que los dichos jornaleros, guiados por la perspectiva de un salario mayor abandonen el lugar de su nacimiento y á los suyos; y por último si se considera que las empresas contratistas deben obtener buenos resultados con el procedimiento de que me ocupo, desde luego que buscan de preferencia á los trabajadores de México, se obtendrá por consecuencia que en la República existe un elemento seguro para el desarrollo de la agricultura y que solo necesita alguna protección para que cese la manera excesiva en que se explota y los medios facilitados por el gobernante, á fin de que transformen á los jornaleros que más se distingan, en laboradores independientes.

Muchos son los terrenos baldíos en la mayor parte de los Estados de la Federación y por consiguiente los que se inclinan á que se acepte la solución de que trato, aconsejan el reparto de esos terrenos entre los nativos de los lugares en que se hallan.

La irrigacion aunque paulatinamente va siendo un hecho en la República Mexicana. El año fiscal pasado se otorgaron concesiones por más de 21,000 litros por segundo para fuerza motriz que en gran parte se aprovechan en el riego; además, exclusivamente para este objeto se concedió el uso de aguas por 5,251 litros y 558 para fuerza motriz.

Fuera de esas concesiones á particulares, que son un factor principal para el regado en México, el Gobierno, por su parte, emprende obras de consideración, pudiéndose citar entre las terminadas últimamente, la construcción del canal Vicam, con doce kilómetros de desarrollo y los estudios respecto á un nuevo canal en la márgen derecha del río Yaqui.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con los doce millones y medio de pesos, que en números redondos

tienen señalados en el Presupuesto de 1906-1907, se verá en la necesidad de atender las obras de saneamiento de la ciudad de Tampico y las del puerto del mismo nombre pues aunque ya están casi concluidas, requieren algunos detalles y mantener su conservación; las del puerto de Veracruz, las del puerto de Coatzacoalcos, las de Manzanillo, las muy importantes en Salina Cruz; la conservación é inauguración de fáros en las costas mexicanas. Además, la construcción de los edificios destinados á las oficinas del Gobierno y á las escuelas nacionales; lo costosísima obra del Teatro Nacional, que en breve principiará á armarse, por haberse concluido ya lo relativo á sus cimientos.

De la incumbencia de la misma Secretaría, es la construcción del ferrocarril de Tehuantepec, al que el Gobierno dedica tanto cuidado; la construcción de los caminos carreteros y la conservación y reparación de los mismos. Lo relativo al servicio de correos y al de telégrafos, ligados ambos estrechamente con el mundo entero, y á los cuales se les da marcada atención.

Ya en otra ocasión, he tenido la honra de informar, respecto al nuevo edificio de correos, que pronto quedará inaugurado, con las innnmerables reformas que se imponen; así como he facilitado ya, algunos datos sobre telégrafos, agregando hoy, que las líneas telegráficas federales cuentan con 55,598 kilómetros de extensión.

La telegrafía Marconi no ha pasado inadvertida en México, pues se han hecho ensayos bien costosos y á la fecha puede decirse que se aprovecha eu el país ese invento, con provechosos resultados.

El automovilismo ha sentado sus redes en el ramo de correos; los carros tirados por tracción animal, han sido substituidos por aquellos modernos vehículos en la capital y se tiene el proyecto de emplearlos en las principales ciudades.

Pasando el ramo de Hacienda, mucho tengo que exponer á la consideración de U. Desde luego me parece oportuno citar la nueva tabla de equivalencias de monedas con relación al peso mexicano comenzará á regir desde el próximo ejercicio fiscal.

Como se servirá U. ver por el ejemplar de ella que incluyo con este informe son más aproximados los cálculos en que la Secretaría de Hacienda basa sus operaciones de cambio; pudiéndose asegurar que ha desaparecido la incertidumbre que se tenía respecto á la nueva moneda nacional cuyo establecimiento es un hecho asegurado por muchos años.

Se confirma en un todo mi aserto respecto á que las transacciones mercantiles tenían tendencias á mayor actividad; á pesar de que las cosechas, especialmente la de trigo y una parte de la de maíz, no han sido tan productivas como en otros años las operaciones comerciales, industriales y mineras han aumentado dejando mayores productos.

Respecto á la minería no es de extrañarse tal actividad pues las concesiones á que ese ramo se han hecho, han dado lugar al desarrollo que se nota.

En efecto durante el primer semestre del año en curso, se expidieron 1,526 títulos de pertenencias mineras que amparan una superficie de 25,247 hectáreas; celebrándose trece contratos para explotación y exploración de zonas mineras.

Paréceme oportuno insertar á continuación los precios que alcanzan algunas de las principales acciones de minas.

En el mes de Abril de este año las acciones de la Compañía minera de Peña-Flores en Hurango figuraban en la cotización del mercado á $ 2,500, cada una y en el mes de Junio actual no se venden á menos de $ 3,000; así, pues, las de Providencia, San Juán de la Luz, (Guanajuato) que valía $ 700, figuran hoy á 1,710 por acción; la de San Rafael y anexas, en Hidalgo, cotizables á $ 2,640, alcanzan á $ 2,790; Dos Estre-

llas vendibles á $ 90-00 han subido $ 2 00. Si bien es cierto que la alza de esos valores es consecuencia directa de los trabajos en los minerales y otras circunstancias, así como resultado de especulaciones, llama la atención que desde que comenzó á regir el nuevo sistema monetario, todas las acciones mineras tienden á una alza constante, debido sin vacilación también á las concesiones de que hice mérito.

Por lo que toca á los negocios industriales tampoco han sufrido en los actuales tiempos, como era de esperarse pues aunque sus productos se venden á menos precio á causa de la competencia que soportan con los extranjeros, las ventas son mayores.

A este respecto hay que hacer notar que ha resultado provechosa para la industria la estabilidad del cambio perseguida por la Secretaría de Hacienda. Tal estabilidad hace al comercio preferir los artículos industriales pedidos al extranjero y por razón natural las empresas industriales en el país procuran contrarrestar esa preferencia vendiendo más barato y perfeccionando sus productos cosas que hacen sin esfuerzo alguno porque pagan menores jornales, cuentan con materia prima a precio ínfimo y poseen maquinarias aunque no tan grandes como las de sus competidores, así de la misma calidad, agréguese á lo anteriormente expuesto la circunstancia muy favorable de que no tienen que pagar derechos de introducción, ni los gastos que soportan los productos que van de un país á otro y se tendrá cabal idea de mi aserto.

La nueva tarifa de aduanas que principiará á estar en vigor en Setiembre próximo parece que daría lugar á un trastorno en los ingresos; pero las entradas de aduanas que aumentaron de una manera asombrosa y que se creía consecuencia de la anticipación con que se pidieron los artículos grabados con mayor cuota en la nueva tarifa, han seguido en escala ascendente hasta producir $ 3.000,000, más en el se-

mestre de Julio á Diciembre de 1905, que en igual periodo del año anterior.

Uno de los ingresos que producen resultados más cuantiosos y seguros para el Erario, es el conocido por el impuesto del timbre; y creo de mi deber llamar la atención de U., respecto á la forma en que dicho impuesto se ha establecido desde hace muchos años en México, perfeccionándose últimamente.

Según tengo entendido, dos ó más países, han hecho estudios acerca de la Ley del Timbre en México, con objeto de tomar lo conveniente. Como dije al principio de este informe se atribuye al señor Limantour el perfeccionamiento de la Ley referida que estará en vigor desde el 1°., de Julio próximo, y siento que al escribir estas líneas no haya de venta aun esa publicación, porque la acompañaría al presente; pero me propongo tratar de ella con detenimiento en mi revista próxima é incluir con ella un ejemplar de la Ley, por si fuere de utilidad para el Gobierno de la simpática República Boliviana.

Para concluir esta parte de mi informe me parece oportuno agregar que en un período de cuatro meses, se han puesto á la circulación más de $ 42.000,000 en monedas ó barras de oro y que la circulación del metal amarillo en los principales mercados de México, ya no es un hecho extraordinario, sin que cese por esto, la acuñación de monedas de oro.

Como una consecuencia de la propseridad del Tesoro Nacional y con el deseo de completar mis datos respecto á valores de empresas privadas que se apoyan en el bienestar de la administración Pública voy á citar algunos precios que á últimas fechas alcanzan los valores que forman el núcleo económico nacional, es decir, los que se relacionan con los negocios bancarios é industriales.

El Banco de Tabasco, que se ha decretado dividendos

de 9 p% cuotizó sus acciones á $ 122, cada una; el Central que ha repartido dividendos de 15 p% realiza sus acciones á $ 179 ½; el de Sonora que repartió $ 14, por acción ha vendido á $235; el de Zacatecas con dividendos de 20 p%, ha hecho operaciones de $ 132 ½ por acción.

El término medio de la oferta y la demanda del Banco Nacional es de $ 380 por acciòn con dividendos de 17 p%, las del Banco de Londres se valorizan á $ 247, cada una produciendo dividendos de 12 p%, y sería largo seguir enumerando todos los valores bancarios que para personas que quieran profundizar este estudio, pueden hallarlos fácilmente, en cualquiera revista económica.

Las empresas industriales, han acordado, mayores dividendos. Citaré dos ó tres de las mas importantes: la Compañía mexicana de Navegación paga $ 65, por acción; la Compañía Industrial Veracruzana $ 12, la Cervecera Toluca $ 12; San Ildefonso (tegidos) $ 20.

Dado el programa que he seguido, dedicaré unas líneas á la Secretaría de Guerra y Marina, principiando por decir que ante todo se procura una instrucción científica y práctica al Ejército y á la Armada Nacional.

Desde luego, hay que citar un nuevo establecimiento inaugurado con ese objeto en Enero de 1905 y que es conocído por la Escuela Milltar de Aspirantes. En dicho plantel se siguen cursos completos de instrucción militar y cuando los alumnos los han terminado, ingresan unos y vuelven los otros á los cuerpos en que servían, obteniendo un grado superior. En el Ejército continúan su práctica reglamentaria y sirven á su vez como instructores de los batallones ò regimientos que se hallan de guarnición en puntos distantes de las capitales.

El Colegio Militar institución bien conocida ya sigue dando su contingente anual de oficiales técnicos que en su mayor parte ingresan á los Estados Mayores al Cuerpo de In-

genieros ó en casos excepcionales, marchan á Europa para perfeccionar sus conocimientos profesionales.

Por otra parte, la "Revista del Ejército y Marina", periódico que tiene por objeto difundir entre los jefes y oficiales los progresos más recientes de la ciencia de la guerra, se reparte con profusión.

La escuela de Sargentos Mariscales para el Ejército, cuenta con sobrados elementos para la instrucción, así como la Escuela Naval Militar, en donde se han introducido notables reformas y perfeccionando su personal docente, con la mira de alcanzar mejores frutos.

Del último escalafón publicado por la Secretaría de Guerra, aparece que el Ejército activo de la Federación se compone de 9 Generales de División, 54 Generales de Brigada, 45 Brigadieres, 696 Jefes, 2,272 oficiales y 25,282 individuos de tropa.

El Ejército se compone de 26 batallones de infantería; 4 cuadros de batallón; 2 batallones regionales; 14 regimientos; 4 cuadros de regimiento; 2 regimientos de artillería montada; 1 regimiento de artillería á caballo; 1 regimiento de artillería de montaña; 1 escuadrón de cañones de tiro rápido; 1 compañía de metralladoras, sin contar con las baterías fijas en los diversos puertos de la República y otros cuerpos especiales cuyos nombres sería largo enumerar.

El servicio militar se halla organizado por zonas militares repartidas en los Estados de la República y cuyos cuarteles generales se encuentran en los lugares más apropiados. Diez son las zonas citadas y cada una de ellas tiene su correspondiente Estado Mayor, sus respectivos juzgados militares, sus hospitales y sus vías especiales de comunicación con la Secretaría de Guerra.

La Armada Nacional cuenta con la Corbeta Escuela Saragoza, la "Corbeta Escuela Yutacán", con el crucero Ve-

racruz, el "Tampico", el "Bravo", el "Morelos"; con una flotilla en la Ascención, Quintana Roo, con la flotilla del Sur en Payo Obispo, con el cañonero "Demócrata", con los transportes "Bravo", "Oaxaca" y "Progreso, que deberá llegar de Italia, en breve, á aguas territoriales de México. Además con otras pequeñas embarcaciones de poca importancia.

Respecto al armamento, bástame decir que es el más moderno usado por las naciones europeas y que la Maestranza, la fábrice de armas, la Fundición Nacional y la Fábrica de pólvora ocupan numerosos brazos.

Ya que traté de los gastos del Tesoro Público comparando los de 1903-904, con los que figuran en la Ley de egresos para 1906 907 citaré los ingresos habidos en los siguientes años fiscales:

1903-904, $86.473,800; 904-905, $92.666,445. Los rendimientos de 1905 á 1906, pasarán de $100.000,000, según los cálculos oficiales que se han hecho, pues no se conoce todavía el monto exacto de dichos ingresos.

Terminaré esta reseña consignando una nota que debe ser satisfactoria para el pueblo boliviano.

Dentro de poco tiempo será denominada avenida Bolívar una de las más céntricas de la capital, la que era conocida por la calle de las Damas. Tan satisfactoria denominación se debe al recuerdo que se conserva de la estancia del glorioso libertador Simón Bolívar, en esta capital y para dar mayor significación á esa distinción el Ayuntamiento trata de colocar una placa conmemorativa en la casa que ocupó el ilustre héroe colombiano.

Con toda oportunidad tendré el gusto de proporcionar á Vuestra Excelencia los detalles de la ceremonia al inaugurarse la Avenida Bolívar, limitándome por hoy á informar que la idea fué acogida con general entusiasmo y con unáni-

me aprobación por los honorables miembros del Ayuntamiento de la Capital de la República.

Espero, señor Ministro, que se servirá usted ver mi buena voluntad al dejar formulada esta revista, que si bien es cierto que ahora me he apartado del camino seguido en mis anteriores, omitiendo sucesos de poca significación, en cambio he procurado abarcar los más culminantes movimientos políticos y económicos que se han operado en esta República.

Con este motivo me es grato ofrecer á V. E. las seguridades de mi distinguida consideración y particular estima.

México, 1905.

J. Borda,
Cónsul General.

A su Excelencia el Señor Dr. Claudio Pinilla Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia.

Tercera Conferencia Panamericana.

Informe del Delegado señor Romero.

DELEGACIÓN DE BOLIVIA Á LA CONFERENCIA PAN AMERICANA.
—Buenos Aires, 12 de Octubre de 1906.

Señor

Remito á V. E., adjunto á este oficio, un ejemplar del

Acta General de la Conferencia Pan-Americana, reunida en Río de Janeiro, en Julio del corriente año. La lectura de ella informará á V. E. sobre el modo cómo han cumplido los Delegados de Bolivia las instrucciones de su Gobierno.

Las resoluciones acordadas han correspondido al programa votado en Washington, en Abril último, confirmando la intención y los propósitos de la Comisión Ejecutiva de la Oficina de las Repúblicas Americanas, y repitiendo, con diferencia de palabras y de giros gramaticales, en asuntos privativos del resorte de los Gobiernos, los acuerdos, sin importancia práctica, que se adoptaron en las conferencias de Washington y de México.

Las grandes cuestiones políticas han sido eliminadas de la Conferencia, en una forma reveladora, digna del estudio y de la meditación de los Gobiernos.

La Conferencia de Río de Janeiro, acusa, á mi juicio, una verdadera reacción contra el espíritu y las tendencias que sugirieron á los Estados Unidos, la institución de las conferencias pan-americanas.

La ley de 24 de Mayo de 1888 que autorizó al Presidente de los Estados Unidos, para invitar á todos los estados de América á celebrar una conferencia, en Washington, tenía dos propósitos fundamentales: primero, discutir y recomendar á los Gobiernos de las Repúblicas Americanas la adopción de un plan de arbitraje, á fin de que todas las cuestiones, disputas y diferencias que existan ó puedan suscitarse entre ellas, se solucionen pacíficamente; segundo, fomentar el desarrollo de relaciones comerciales entre los estados americanos, es decir, crear intereses que unan á las naciones de este hemisferio.

Con este elevado programa, que alentó la fé de los creyentes en la justicia internacional, la Conferenciavotó acuer-

dos que parecían imponer soluciones jurídicas á los conflictos internacionales de las Repúblicas Americanas.

El carácter de esos acuerdos, sin más base jurídica que la buena fé y la lealtad, y sin más sanción que el sentido moral y la opinión de las naciones, no les quitaba su importancia, siendo sinceros como parecían y reflejando el verdadero modo de sentir y de pensar de los estados que los adoptaban.

La conferencia de Washington, declaró que el arbitraje internacional era una regla de derecho público americano, para decidir todas las cuestiones que no afecten á la soberanía de los estados; que la conquista quedaba para siempre eliminada del derecho público americano; y recomendó á los Gobiernos, representados en ella, la confirmación del tratado de arbitraje general y obligatorio que acordó.

Adoptó, entre otras resoluciones, la de recomendar á los Gobiernos la aceptación de una nomenclatura comun de las mercaderías extranjeras que se importen á sus mercados: la conveniencia de celebrar tratados *ventajosos* de reciprocidad comercial: la de facilitar el establecimiento de un banco internacional pan-americano; la de estudiar la necesidad de emitir una moneda internacional americana; la de establecer medios de transporte marítimos entre los estados americanos; la de construir un ferrocarril pan americano; la posibilidad de establecer una unión aduanera pan-americana; la adopción de los tratados de Montevideo, sobre propiedad literaria, patentes de invención y marcas de fábrica, y sobre derecho comercial, civil y procesal; la libre navegación de los ríos internacionales; la igualdad de derechos y deberes de los nacionales y extranjeros en los países representados; la aceptación de los reglamentos sanitarios de Río de Janeiro ó de Lima.

El éxito de la Conferencia, en su misión limitada de estudiar el programa sometido á sus deliberaciones y de re-

comendar á los Gobiernos los acuerdos tomados, fué tan completo, á juicio de sus mismos miembros, que su Presidente M. Blaine, pudo decir, al cerrarla:

"Si en estos últimos momentos la Conferencia no tuviese que celebrar sino uno de sus actos, ese acto bastaría para fijar la atención del mundo sobre la manera deliberada, confiada y solemne con que dos grandes continentes consagran su atención á la paz y á la prosperidad que en la paz tiene su fundamento.

"Nosotros mantenemos la convicción que esta nueva *magna carta*, que ha abolido la guerra entre las Repúblicas Americanas y la ha sustituido con el arbitraje, es el primero y el gran fruto de la Conferencia Internacional Americana".

La segunda Conferencia Internacional, reunida en México en 1901, tuvo el mismo programa que la de Washington, con variantes de detalle y de forma: arbitraje internacional y unión de los pueblos americanos, por el fomento de sus intereses.

La Conferencia de México, repitió, confirmó y volvió á recomendar á los Gobiernos representados los mismos acuerdos y resoluciones de la Conferencia de Washington, sobre banco y ferrocarril americanos, unión aduanera, condición igual de nacionales y extranjeros, propiedad literaria y artística, marcas de fábrica y patentes de invención, reorganización de la Oficina de las Repúblicas Americanas, etc., etc.

Diez de las naciones representadas en la Conferencia, acordaron un tratado de arbitraje general y obligatorio, igual al que acordaron en Washington todas las naciones representadas, con excepción de Chile.

El Brasil, que inició en Wáshington, con la República Argentina, la necesidad de acordar un tratado de arbitraje general y obligatorio, y Estados Unidos, que sostuvo y enalteció la misma clase de arbitraje, votaron en la Conferencia de México contra el arbitraje general y obligatorio.

La tercera Conferencia Pan-Americana, no debía ocuparse del principio de arbitraje, ni de la de tesis Drago, porque estas dos grandes cuestiones que hacían explicable la reunión de un Congreso pan-americano, fueron eliminadas, en forma especial, del programa de la Conferencia, en nombre de la necesidad aparente de presentar unidos, en La Haya, á los estados americanos.

La Conferencia, debía limitarse á agotar el gastado tema de votar acuerdos teóricos, sobre ferrocarriles, marcas de fábrica, patentes de invención, etc., etc.

Confirmando este programa, el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Mr. Root, dijo en el recinto de la Conferencia de Río de Janeiro, que no habían de discutirse en ella cuestiones políticas. Se le podía contestar al político norteamericano con las palabras de un eminente Delegado argentino á la Conferencia de México. "No se convoca á las naciones, so pena de hacer tarea frustránea, sin un levantado pensamiento político, que si no abre nuevos rumbos á la vida de relación internacional, confirme por lo menos las conquistas alcanzadas en el terreno de la civilización".

La apelación ó simple remisión de la cuestión del arbitraje á la segunda Conferencia de La Haya, importa tanto como la derrota, en América, de los amigos del arbitraje general y obligatorio, que aspiran á una solución propia, que

responda á su historia, el ideal jurídico que sostienen, orgullosos de haber creado el derecho público americano, que rechaza la conquista, aun en caso de guerra, por razón de la victoria, en nombre de la comunidad de orígen y destinos de estas Repúblicas.

La tesis Drago, plantea una sencilla cuestión de soberanía y de independencia. Los estados americanos, no aceptarían la solución de la segunda Conferencia de La Haya, si esa solución hiciese depender el respeto á su soberanía de las crisis económicas y financieras á que están expuestos, en mayor escala que los pueblos de industrias constituídas y variadas y con grandes reservas. Si la falta de solidaridad ha hecho imposible una declaración expresa y terminante en apoyo de la tesis Drago, que no se discuta, por lo menos, en La Haya, la posibilidad de que los estados americanos pudieran consentir en ser tratados como estados de civilización inferior, como se dice en Europa, respecto de ciertos pueblos de Asia y de Africa.

Debemos esperar que los grandes pueblos de Europa, como Inglaterra, Francia y Alemania, consagren, *de hecho*, la tesis Drago, como medida política, como acto de justicia y de consecuencia á sus propias doctrinas.

No hay quién no esté convencido de que la Conferencia de La Haya, dada la situación y los problemas de las *grandes potencias*, no podrá acordar otro arbitraje que el facultativo, que vale tanto como declarar que los estados soberanos tienen el derecho de resolver sus conflictos por medio de la guerra ò del arbitraje, sin otro criterio que el de sus propias conveniencias. Bastará la palabra de un Delegado, como M. Zorn, que declare que su país, Alemania, había *hecho demasiado*, aceptando la corte permanente de arbitraje, para ahogar toda otra aspiración. Este convencimiento, explica la

unanimidad con que la Conferencia de Río de Janeiro ha expresado su adhesión al principio teórico del arbitraje.

Se ha acordado, en el fondo, el rechazo del principio de arbitraje, como medio obligatorio de resolver los diferendos internacionales entre las Repúblicas de América.

No debemos olvidar que el pueblo de Estados Unidos que inició las conferencias pan-americanas, pertenece al concierto de los grandes pueblos del mundo, y que no puede regir sus relaciones internacionales por otros principios que los aceptados por las *grandes potencias*.

Construye un canal interoceánico, que plantea en el Golfo de México y en el Mar Caribe, los más grandes problemas comerciales, políticos y militares que registra la historia, y el interés superior de su política y de su poder militar, está en dominar el Golfo de México, las islas del Mar Caribe y Centro América. Su conducta en Cuba, Panamá y Santo Domingo, son apenas pequeñas manifestaciones de este interés.

Las declaraciones y acuerdos de las conferencias y de los congresos internacionales, por mucho que ilustren y eduquen, no mantienen la paz del mundo; la paz se mantiene por el poder y la gravitación de los grandes intereses que comprometería la guerra. La preparación militar, el poder ofensivo y defensivo, de los armamentos y el concierto de los pueblos armados, imponen el respeto recíproco, cuyo resultante es la paz.

La paz militar de que gozan en esta época *las grandes potencias*, durará lo que dure el predominio de los factores que la hacen necesaria.

Con estas ideas y persuadido que el arbitraje facultativo no tiene importancia práctica, así como el arbitraje llamado general y obligatorio, no tiene eficacia, por las limitaciones que lo anulan y el carácter potestativo que lo hace de-

pender, en cada caso ocurrente, de la voluntad y de la buena fé de los obligados; presenté en la sesión de 9 de Agosto, á la Conferencia de Río de Janeiro, en nombre de Bolivia, el siguiente proyecto de recomendación:

"La doctrina proclamada por el Presidente de los Estados Unidos de América, Mr. Monroe, hizo constar que no hay en este continente tierras colonizables; no siendo, por tanto, admisible la conquista, por parte de los estados europeos.

Si este principio ha de ser invocado en las relaciones entre Europa y América, no puede ser distinto el que rija las relaciones de los estados americanos entre sí. No sería explicable la doctrina Monroe que consagra el respeto de las naciones europeas á las soberanías de este continente, á su independencia é integridad territorial, si los estados de América no lo llevasen á la práctica en sus relaciones recíprocas.

Entiendo que ha llegado el momento de pensar en la organización de un verdadero concierto internacional, que haga efectivas, mediante la acción conjunta de sus miembros, las doctrinas que profesa y los principios de justicia que deben reinar entre los pueblos americanos, constituyendo una verdadera solidaridad política.

La Conferencia de Wáshington, al declarar que el principio de la conquista no forma parte del derecho público americano, no hizo sino confirmar las ideas expuestas que tienden á cimentar la independencia y la paz, ideas que las conferencias posteriores deben propender á hacer efectivas, siquiera sea mediante recomendaciones eficaces á los Gobiernos respectivos.

La mediación amistuosa de los Estados Unidos de América y México en la última contienda entre Guatemala, Honduras y Salvador, hasta conseguir, felizmente, la solución

pacífica del conflicto, es un caso práctico de los beneficios que puede producir la acciòn conjunta de los paises americanos en el sentido de conservar la armonía entre los pueblos, salvando los derechos y la autonomía de todos ellos.

El voto de aplauso de esta Conferencia á los Gobiernos que han alcanzado aquella plausible solución, restableciendo la buena amistad que debe reinar entre naciones hermanas, manifiesta la dirección de las ideas, la aspiración comun y el calor con que se cultivan en América los ideales de paz y de justicia

En virtud de las anteriores consideraciones y deseando interpretar los sentimientos unánimes de las naciones aquí representadas, tengo la honra de presentar el siguiente proyecto de recomendación, que si merece la acogida de la Conferencia, será librado en su ejecución, al elevado criterio de los Gobiernos.

La tercera Conferencia Internacional recomienda á los Gobiernos de América la necesidad de estrechar los vínculos de la comunidad internacional de los estados del continente, de constituir un concierto de nacionalidades, un verdadero estado internacional, que tienda á fomentar las relaciones entre los pueblos americanos, y procure, principalmente, la solución pacífica de sus conflictos".

El interés comun debía conducir á las Repúblicas americanas, de raza latina, ó por lo menos, á las sudamericanas, á crear vínculos solidarios, bajo el triple aspecto político, jurídico y comercial. La solidaridad política, jurídica y económica de los pueblos sudamericanos, constituiría un gran poder, que influiría en la marcha política del mundo; pero es-

te hermoso ideal de paz, de progreso y de justicia, parece imposible en la actualidad. Sin embargo, lo deben realizar, siquiera parcialmente, los estados que sientan la necesidad de marchar de acuerdo.

No podemos desconocer que Bolivia es el centro de los más grandes problemas internacionales de Sud-América y que es uno de los paises más ricos del continente en materias primas y en posibilidades de un progreso incalculable. Las enormes usurpaciones territoriales que han sufrido, por oriente y occidente, y el despojo de sus costas de mar y de sus rios navegables, deben determinar su conducta, en una dirección definitiva y persistente. Su poder, depende de su organización interna y de las previsiones de sus hombres de estado.

El programa votado en Washington en 1888, por el Congreso de Estados Unidos, para las conferencias internacionales, ha sido pues rechazado en lo fundamental y está agotado en el resto. Hasta el fecundo tema de la fraternidad americana ha quedado vacío; reducido á frases de pura cortesía diplomática.

Las conferencias internacionales, son buenas para aproximar hombres, para cambiar ideas y para percibir el pensamiento y la dirección política internacional de los pueblos; pero estos no deben esperar la solución de sus problemas y el respeto de sus derechos sino de sus propias fuerzas.

Acepte V. E. mis respetuosas atenciones.

Cárlos V. Romero.

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, doctor
Claudio Pinilla

La Paz.

Tercera Conferencia Internacional Americana.

Informe de la Delegación de Bolivia á la Tercera conferencia Internacional Americana de Río de Janeiro.

El 23 de Julio á las 8 de la noche tuvo lugar en el Palacio Monroe de Rio de Janeiro la sesión inaugural de la Conferencia, bajo la presidencia del señor Baron de Rio Branco, Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, estando representadas las siguientes Repúblicas Americanas:

Estados Unidos de América.—William I. Buchanan, L. S. Rowe, A. J. Montague, Tulio Larrinaga, Paul S. Reinsch, Van Leer Polk.

Argentina.—Epifanio Portela, José A. Terry, Joaquín V. Gonzalez, Eduardo Bidau.

Bolivia.—Alberto Gutierrez, Cárlos V. Romero.

Brasil.—Joaquin A. Nabuco de Araujo, J. F. de Assis Brasil, Gastão da Cunha, Alberto Torres, Amaro Cavalcanti, Alfredo de M. Gomes Ferreira, João Pandiá Calogeras, Joaquim Xavier da Silveira, José P. de Graça Aranha, Antonio da Fontaura Xavier.

Chile.—Anselmo Hevia Riquelme, Joaquin Walker Martinez, Adolfo Guerrero, Luis A. Vergara.

Colombia. - Rafael Uribe Uribe, Guillermo Valencia.

Costa-Rica. —Ascensión Esquivel.

Cuba.—Rafael Montoro, Gonzalo de Quesada, Antonio Gonzalez Lanuza.

Dominicana (República).—E. C. Joubert.

Ecuador.—Emilio Arévalo, Olmedo Alfaro.

Guatemala.—Antonio Batres Jáuregui.

Honduras.—Fausto Dávila.

México.—Francisco L. de la Barra, Ricardo Molina Hubbe, Ricardo García Granados.

Nicaragua.—Luis F. Corea.

Panamá.—José Domingo de Obaldía.

Paraguay.—Manuel Gondra, Amancio Lopez Cecoad, Gualberto Cardus Huerta.

Perú.—Eujenio Larrabure y Unanue, Mariano Cornejo, Antonio Miró Quesada.

Salvador.—Francisco A. Reyes.

Uruguay.—Gonzalo Ramirez, Luis Milian Lafinur, Martin Martinez, Antonio M. Rodriguez.

Han estado, por lo tanto, representadas 19 Repúblicas, habiendo dejado de concurrir las Repúblicas de Haití y Venezuela.

El señor Barón de Río Branco, Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, pronunció un discurso inaugural y declaró instaladas las sesiones de la Conferencia. Designado para el efecto por la unanimidad de las Delegaciones, contestó dicho discurso el Delegado por Costa-Rica y ex Presidente de esa República, señor Ascensión Esquivel.

Inmediatamente se procedió á elegir Presidente de la Conferencia y la votación por cédulas dió 17 votos á favor del señor Joaquin Nabuco y 1 á favor del señor Ascensión Esquivel.

Tomó su puesto de Presidente el Delegado por el Brasil señor Joaquin Nabuco y pronunció un discurso alusivo á la circunstancia.

Fué aprobada por aclamación una moción formulada

por el señor Portela, Delegado de la República Argentina y que figura en el N°. 1 en los anexos al presente Informe.

Muchas horas en sus sesiones empleó la Conferencia votos de gracias, en manifestaciones de pesar por muertos ilustres, en mociones de simpatía y en votos honoríficos. Creo deber prescindir en este Informe de esas fórmulas y proposiciones, que constan en las actas respectivas. Me limito á dar cuenta de la ejecución de las cláusulas comprendía que el Programa de la Conferencia.

Conforme al artículo VI del Reglamento, se organizaron 11 comisiones. Los delegados de Bolivia formaron parte de las siguientes:—

Señor Alberto Gutierrez, 1ª. Comisión, Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas y Futuras Conferencias.—5ª. Comisión, Deudas Públicas; Comisión especial para el estudio de los informes del ferrocarril Pan Americano.

Señor Cárlos V. Romero.—2ª. Comisión, Arbitraje. 11 Comisión, Redacción é impresiones.

Cláusula I.

Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas de Washington.

La resolución que figura bajo el N°, 2 en los anexos de este Informe importa una reglamentación de las atribuciones y facultades del Bureau Internacional de Washington que,

en el fondo, no altera los fines de esa institución, tal como se encontraba establecida. En el artículo 12, que originó un largo debate en la Conferencia, se resolvió hacer constar que los mapas publicados por el Bureau no son documentos oficiales para el efecto de los límites internacionales que marcan, sino en los casos que así se exprese.

La Resolución del N°. 3 de los anexos, referente al edificio propio destinado al Bureau en Washington, tiene los siguientes antecedentes.

El Consejo Directivo de las Repúblicas Americanas, en junta ordinaria celebrada el 5 de Enero de 1903, manifestó la alta conveniencia de adquirir un edificio propio donde el Bureau pudiera instalarse de una manera permanente y en armonía con las necesidades crecientes de la institución. En junta posterior de 23 de Mayo de 1905 se informó que se necesitaría para tal objeto la suma mínima de 125,000 dollars. Los Gobiernos de 17 paises comunicaron que contribuirían con sus cuotas proporcionales para la realización de ese propósito y que las pagarían cuando fuera necesario. Seis de esos Gobiernos han pagado ya sus cuotas. Son Brasil, Cuba, Honduras, Perú, Uruguay y Venezuela. Las cuotas pagadas ascienden á 22,942 58, suma que está depositada en la Tesorería de Washington.

En Julio último, el Gobierno de los Estados Unidos, fuera de la cuota ordinaria y proporcional que les correspondió, ha destinado 20,000 dollars para levantar el edificio.

He aquí la acuotación que ha correspondido á cada una de las Repúblicas que forman parte de la Unión Internacional representada por el Bureau de Washington:

República Argentina,		Dollars,	3,778·33
"	Bolivia	"	1,096·51
"	Brasil	"	15,254·18
"	Chile	"	2,533·37

"	Colombia	"	3,736-38
"	Costa-Rica.	"	275-41
"	Cuba	"	1,469-12
República	Dominicana.	"	569-71
"	Ecuador	"	1,187 97
"	Estados Unidos	"	71,275-58
"	Guatemala	"	1,277-67
"	Haití	"	1,120-84
"	Honduras	"	372-50
"	México	"	12,678-42
"	Nicaragua	"	395-22
"	Paraguay	"	593 60
"	Perú	"	2,775-96
"	Salvador	"	940-41
"	Uruguay	"	960-49
"	Venezuela	"	2,170 33
	Total.....		125,000 00

La Resolución del N°. 4 se limita á recomendar á los Gobiernos que organicen una comisión dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores del país respectivo, encargada de mantener la tradición de las Conferencias, de hacer ratificar sus acuerdos y de informar al Bureau de Washington para la preparación de los trabajos de las Conferencias futuras. Es manifiesta la conveniencia de estas comisiones, en vista de la poca regularidad con que hasta ahora se ha procedido á la ratificación de los acuerdos de las pasadas Conferencias y á la falta de preparación con que el Consejo Directivo de la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas ha tenido que redactar los programas y los Reglamentos de las Conferencias.

Cláusula II.

Arbitraje.

La segunda Comisiòn se ocupó en varias sesiones de discutir la fórmula propuesta por la Sub-Comisión respectiva. Desde el primer instante, se reconoció la imposibilidad de llegar á un acuerdo sobre fòrmulas más concretas.

Aunque se mantuvo hasta el último momento la posición de algunos miembros de la Comisión á la fórmula propuesta, se consiguió armonizar todas las opiniones en favor de la resolución adoptada, Anexo N°. 5, que ha sido prceedida de las siguientes consideraciones:—

"La Solución pacífica de los conflictos internacionales " ya fue ámpliamente discutida en las Conferencias anterio- " res y en vista de esa discusión, la Conferencia de Rio de " Janeiro debe limitarse á ratificar el arbitraje, siempre apo- " yado por las Repúblicas Americanas. Esa solución es tan- " to más palpitante cuanto que es notorio que ese arduo pro- " blema va á constituir nuevamente el objeto de estudio en " la próxima Conferencia de La Haya, para la cual han sido " invitadas todas las Naciones de América. Se trata de un " asunto que no se refiere exclusivamente á intereses de de- " terminado grupo de soberanías y, en consecuencia, nada " más lògico y práctico al mismo tiempo, que el debate defi- " nitivo sea confiado á una asamblea de carácter mundial, " con el fin de acordar un pacto de justicia arbitral, que, ba- " sado en un ámplio espíritu de conciliación, obtenga la ad- " hesión de todas las Naciones".

La fórmula acordada fué aceptada por la unanimidad de todas las Delegaciones, sin debate en la Conferencia.

Cláusula III

Reclamaciones pecuniarias

La misma comisión de arbitraje estaba incumbida, según el Reglamento, de resolver y estudiar esta cláusula del Programa. (Anexo B).

Fué adoptada la Resolución N°. 6, haciéndose constar en el curso del debate que el Arbitraje para resolver reclamaciones pecuniarias contra los Estados y á nombre de particulares, solo procedería en los casos en que hubieran dado lugar á acción diplomática, por denegación de justicia ó por otros motivos. En caso contrario, es entendido que toda reclamación de particulares, nacionales ó extranjeros, contra los Estados, debe ser sometida á los Tribunales de Justicia del país contra el que se inicia la demanda.

Ha quedado así prorrogado el Tratado sobre reclamaciones pecuniarias suscrito por las Repúblicas Americanas en la Conferencia de México, hasta el 31 de Diciembre de 1912.

Cláusula VI.

Deudas Públicas.

Se nombró en el seno de la tercera Comisión una subcomisión encargada de formular un proyecto de acuerdo. La Delegación Argentina manifestó el deseo de agregar, á la fórmula sometiendo el asunto á la Conferencia de la Haya, una manifestación de las opiniones en ese orden sustentadas por su Gobierno.

Aunque abandonando expresamente la llamada tesis

Drago en su expresión textual, la Delegación Argentina deseaba declarar que el cobro de deudas públicas no da acción á los Gobiernos para proceder al cobro compulsivo en los casos de bancarrota fiscal ó dificultades financieras de buena fe invocadas.

Varias Delegaciones observaron que, en el caso de avanzar alguna opinión de la Conferencia, sería preferible colocar bajo la misma protección á las deudas públicas provenientes de empréstitos ó contratos voluntariamente celebrados por los Gobiernos y á los créditos provenientes de indemnizaciones ó de sentencias de tribunales arbitrales.

Otros Delegados objetaron que someter la cuestión in toda su amplitud á la Conferencia de La Haya era sugerir una solución ya prevista: la del arbitraje. El arbitraje en tales casos sería la anulación de la soberanía de los Estados y en tal extremidad era preferible el cobro compulsivo, por lo mismo que es un recurso extremo que solo puede adoptarse en circunstancias muy excepcionales.

El infrascrito, miembro también de la Comisión, manifestó que no cabía discusión sobre el punto fundamental, es decir que el cobro compulsivo no es un recurso legítimo, Por lo tanto, adoptar la forma de la cláusula IV del Programa, era colocarse en la posibilidad de que la Conferencia de La Haya consagrara ese recurso como un derecho. En una Conferencia como la presente, que trata de cuestiones de derecho, no puede hacerse mención de la fuerza, que es lo contrario de aquél. Por lo tanto, el infrascrito propuso á la Comisión la siguiente fórmula de acuerdo:

"La Tercera Conferencia Internacional Americana re-
" comienda á los Gobiernos en ella representados que den
" instrucciones á sus Delegados á la próxima Conferencia de
" La Haya para que promuevan un acuerdo que tienda á
" evitar los conflictos internacionales por motivos exclusiva-

" mente pecuniarios, cuando han resultado ineficaces las " gestiones hechas ante los tribunales respectivos".

Entretanto, como no podía llegarse á un acuerdo sino con la mención del cobro compulsivo, mientras varias Delegaciones preferían eludir toda resolución sobre esta cláusula del Programa, hubo que tomar una parte de todas las opiniones y redactar una fórmula que deje á los Gobiernos la libertad de apreciar la conveniencia y la oportunidad de consultar el asunto á la Conferencia de La Haya.

De este modo, se convino en la fórmula de la resolución N°. 7, precedida de las siguientes consideraciones:

Al estudio de la Tercera Comisión fué sometido el tema IV del Programa que dice.

"Un acuerdo recomendando que la Segunda Conferencia de la Paz, de la Haya, sea invitada á considerar si es admisible el uso de la fuerza para el cobro de las deudas públicas, y, si es admisible, hasta que punto".

Esta fórmula, cuyo alcance, segun quedó claramente establecido en la sesión del Consejo Directivo de la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, de 21 de Abril del corriente año, no fué de ninguna manera aceptar la legitimidad del cobro compulsivo, se circunscribe á las deudas públicas, y la Comisión cree preferible plantear el asunto en términos más ámplios, comprensivos, no solo de aquel caso, sino también de otros exclusivamente pecuniarios, que suelen ocasionar deplorables conflictos.

El Programa no propone que se proclame en esta Conferencia, compuesta exclusivamente de Naciones Americanas, soluciones definitivas; indica que una Asamblea mundial sea la que consagre los verdaderos principios sobre la materia.

No se oculta á la Comisión que aquélla comprende,

además de la aplicación de principios del derecho internacional, la contemplación de reglas del Derecho Público interno que deben rer respetadas en las resolnciones de esta Conferencia, celosa de acatar las prerrogativas de la soberanía de las Naciones.

La comisión reconoce que cuando han sido violados los principios del Derecho Internacional, comprendidos en los Tratados, ó admitidos generalmente, el caso sale de las condiciones que el tema considera, que es el de deudas puramente civiles, contraidas por un Estado con particulares, y sin intervención de otro Estado.

Como, segun esta Comisión, deberían ensancharse los términos del tema IV, extendiéndolo á otros casos pecuniarios, además del de la deuda pública, al que únicamente se contrae el Programa, y como los Gobiernos pueden diferir sobre la oportunidad de su presentación, se limita á proponeros lo siguiente:

"La Tercera Conferencia Internacional de las Repúblicas Americanas reunidas en Rio de Janeiro,

RESUELVE:

Recomendar á los Gobiernos representados en ella que consideren el punto de invitará la Segunda Conferencia de la Paz, de La Haya, para que examine el caso del cobro compulsivo de las deudas públicas y, en general, los medios tendentes á disminuir entre las Naciones los conflictos de orígen exclusivamente pecuniario".

Rio de Janeiro, Agosto 18 de 1906.

Cláusula V.

Codificación del Derecho Internacional Público y Privado.

La resolución N°. 8 ha creado una Junta Internacional de Jurisconsultos que se reunirá en Rio de Janeiro en el curso de 1907 para preparar un proyecto de Código de Derecho Internacional Privado y otro de Derecho Internacional Público. Los paises que ratifiquen esta Convención deberán comunicar los nombramientos respectivos al Gobierno del Brasil antes del 1°. de Abril de 1907.

La Comisión que formuló este proyecto ha hecho constar sus fundamentos en el extenso informe que va anexo á esta Memoria. (A)

Cláusula VI.

Naturalización.

La Comisión encargada del estudio de esta materia dió el Informe que va á continuación y presentó el proyecto de Resolución N°. 9, que fué aprobado por la unanimidad de todas las Delegaciones.

La Delegación de Bolivia se adhirió también á él en virtud de la autorización contenida en el telegrama de esa Cancillería de 14 de Agosto.

Cuarta Comisión.

II—CODIFICACIÓN Y NATURALIZCIÓN—INFORME Y PROYECTO SOBRE NATURALIZACIÓN.

Sr. Presidente:—La comisión IV, de Codificación y

Naturalización, tiene el honor de elevar á la aprobación de la Honorable Conferencia, su dictamen sobre el asunto enunciado en la proposición VI del programa. Ésta expresa la conveniencia de llegar á un acuerdo que fije el principio de que un ciudadano naturalizado en uno de los paises contratantes, que vuelve á residir en su país de orígen sin la intención de regresar á aquél en el cual se naturalizó, se considere renunciante á su naturalización en éste, y que la intención de no volver se juzgará existente cuando la persona naturalizada resida por más de dos años en su país de orígen.

El asunto fué promovido por medio de un proyecto que presentó el señor Delegado de los Estados Unidos de América, D. L. S. Rowe, en el cual formulaba aquel principio y lo acompañaba de ilustrados fundamentos. El estudio de la Comisión versó sobre esa base, y después de tomado en consideración, surgió en su seno la idea de darle mayor precisión y claridad, por la agregación de una nueva cláusula por la cual se estableciese una regla permanente de interpretación para determinar de un modo seguro en qué consiste el *animus manendi* en el país de orígen, ó el de no regresar al de su anterior naturalización, y el alcance jurídico que debía atribuirse a la presunción derivada de la nueva residencia.

Desde luego, examinadas todas las convenciones existentes y las leyes de distintos paises relativas á la adquisición y pérdida de la ciudadanía, y en particular las que se relacionan extrictamente con este caso, ha creido la Comisión, por unanimidad de pareceres, que debía atenerse con preferencia á los precedentes de los tratados suscriptos por los Estados Unidos de América, de Méjico y otros del continente entre sí y con otros de Europa, y algunos de los cuales fueron el resultado de enojosas cuestiones suscitadas antes, por la ausencia de una convención que reglase la materia.

En el tratado suscripto por los Estados Unidos de Amé-

rica con la República del Ecuador en Mayo de 1872, y en el pactado con la Alemania del Norte en 1868 se encuentra comprendida con mayor amplitud la doctrina del proyecto de la Comisión en cuanto á que en uno de ellos se plantea el principio de la residencia de dos años como presunción de *animus manendi*, y en el otro se agrega la salvedad de que esa presunción cede á la prueba contraria.

Diversas proposiciones fueron presentadas en la Comisión para ampliar, aclarar ó precisar el sentido de la doctrina enunciada, y entre ellas una del señor Delegado de la República del Perú, D. Mariano H. Cornejo, en la cual se dispone que "se considera renovado el domicilio en el país de origen cuando se hace declaración expresa, cuando se ejercitan los derechos políticos, ó cuando se acepta un cargo que revela la intención de no regresar á la patria de adopción; la residencia por dos años es prueba suficiente de haber adquirido el domicilio, si es que, antes de salir del país de naturalización, no se hizo constar en el Ministerio de Relaciones Exteriores la intención de regresar después de un plazo que no podrá exceder de cinco años".

El señor Delegado de los Estados Unidos de México y Presidente de la Comisión, D. F. L. de la Barra, recomendó como medio de expresar el pensamiento que deseaba consignarse, el contenido del artículo 10 de la ley de extranjería de su país, el cual dice: "la naturalización de un extranjero queda sin efecto por su residencia en el país de su origen durante dos años, á menos que sea motivada por desempeño de una comisión oficial del Gobierno mexicano, ó con permiso de éste".

Otros señores miembros de la Comisión habrían deseado que se especificasen casos ó actos, segun los cuales la intención de fijar la nueva residencia definitiva se considerase evidente, ó por los cuales debiera reconocerse renunciada la

naturalización; pero á pesar del acierto, en detalle, de muchas de estas especificaciones, la Comisión tuvo principalmente en cuenta para decidirse por el texto que propone, dos consideraciones: la primera se refiere á la necesidad de conservar en la letra de la Convención un sentido tan ámplio y comprensivo que en ningun caso pueda impedir, trabar ó rozar la más completa libertad de legislación de cada país, en materias en que la diversidad de principios, sistemas y fórmulas es más grande que en cualquier otra; la segunda, que en cuanto á precisar ó enumerar los medios de prueba de la residencia, de la adopción de nueva nacionalidad ó pérdida de la anterior, etc., era entrar de lleno en el campo de la legislación interna de las naciones interesadas, ya en lo relativo á la ciudadanía ya á las formas procesales.

En vista de estas observaciones, y de que los artículos nuevamente formulados por el Delegado señor Rowe comprendían todos los casos posibles, así de excepción como de prueba, y se mantenían en el dominio exclusivo de la ley internacional, los Miembros de la Comisión que habían propuesto enmiendas las retiraron, y todos por consenso unánime aceptaron el texto que ahora se propone á la Honorable Conferencia.

No ha vacilado un instante la Comisión en admitir la doctrina en sí misma de la vuelta del ciudadano nativo á su patria de origen, prévia pérdida ó renuncia de la ciudadanía adquirida en otro país, porque ha reconocido como un derecho inalienable del hombre libre, y consagrado por la legislación constitucional de todo pueblo culto, el de cambiar de residencia en busca de mayor bienestar moral o material; porque, admitida esta libertad, la necesidad de ser en cada sociedad á que se incorpore, un miembro útil ó un valor social positivo, no puede permanecer en ella indefinidamente inactivo, sin participar de su vida ó de su suerte. Y si es un he-

cho natural que nadie puede tener dos nacionalidades, *duarum civitatum civis esse nostro jure nemo potest*, la necesidad de una opción voluntaria ó legal se impone, y son las leyes de cada país, las que, al ordenar la condición de su propia ciudadanía, determinan los casos y formas en que esa opción se realiza.

Por celosa y exclusiva qne pudiera ser cualquiera nación con respecto á la conservación del vínculo de dependencia que la ciudadanía legal crea entre el hombre y el Estado, no creemos que en la situación presente de la cultura política, y dadas las tendencias de la legislación internacional, pudiera desconocerse, por una parte, la libertad natural y civil de cambiar de residencia, y, por otra, la conveniencia práctica que existe para un gran número de paises, y particularmente algunos de América, en la sanción, como regla comun entre ellos, del principio contenido en el proyecto. Este apartará toda causa de reclamaciones y conflictos, como los que precedieron á algunos de los tratados á que antes se hizo referencia, y de los cuales puede ser un ejemplo práctico el caso ocurrido en 1884, de Julio Romana Santos, nativo del Ecuador y naturalizado en los Estados Unidos. Este fué preso por el Gobierno de aquel país, por tomar parte en un movimiento revolucionario y sobre el supuesto de que había renovado la ciudadanía ecuatoriana, mientras que el de los Estados Unidos sostenía que no había abandonado su condición anterior de ciudadano legal otorgada por sus leyes. A este propósito, la doctrina de los Estados Unidos concuerda con la que antes hemos expuesto, define con claridad el alcance de la jurisdicción de cada Estado, respecto de sus ciudadanos, ya sean nativos ó legales, cuando decía que, "forma parte integrante de la soberanía de toda Nación el fijar los términos en que la obediencia de sus propios nacionales se obtiene y se conserva";y tal soberanía no puede ser ejercida sobre un mis-

mo sujeto por dos naciones á la vez, como sería el caso en que el Ecuador, para continuar con el mismo ejemplo juzgase á Santos como si fuera ciudadano nativo suyo, cuando los Estados Unidos, segun sus leyes, no habían libertado aun de sus deberes de sujeción y obediencia como ciudadano naturalizado en su territorio.

No cree la Comisión necesario extenderse en mayores ni más minuciosos fundamentos de su dictámen, y pide á la Honorable Conferencia que sancione el adjunto proyecto, segura de que con tal medida habrá realizado un importante progreso en el Derecho de Gentes, y suprimido una de las causas más enojosas de perturbación de la buena armonía y de fácil convivencia de las naciones de América.

Saludamos al señor Presidente con la mayor consideración y respeto.

Sala de la Comisión IV, Rio de Janeiro, Agosto 7 de 1906.

F. L. de la Barra.—J. V. Gonzalez.—Mariano H. Cornejo.—Amaro Cavalcanti.—J. A. Gonzaléz Lanuza.—L. S Rowe.—Luis A. Vergara.

Señor Presidente de la Tercera Conferencia Internacional Americana, *doctor D. Jaoquin Nabuco.*

PROYECTO DE CONVENCIÓN QUE FIJA LA CONDICIÓN DE LOS CIUDADANOS NATURALIZADOS QUE RENUEVAN SU RESIDENCIA EN EL PAÍS DE SU ORÍGEN.

Artículo 1°.—Si un ciudadano nativo de cualquiera de los paises firmantes de la presente Convención, y naturalizado en otro de éstos, renovase su residencia en el pais de su

orígen, sin intención de regresar á aquél en el cual se hubiera naturalizado, se considerará que reasume su ciudadanía originaria á la cindadanía adquirida por dicha naturalización.

Art. 2°.—La intención de no regresar se presumirá cuando la persona naturalizada resida en el país de su orígen por más de dos años. Pero esta presunción podrá ser destruida por prueba en contrario.

Art. 3°.—Esta Convención se pondrá en vigencia entre los paises que la ratifiquen, tres meses despues de la fecha en que comuniquen dicha ratificación al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil; y si fuere denunciada por cualquiera de ellos, continuará en vigencia por un año más, á contar desde la fecha de dicha denuncia.

Art. 4°.—La denuncia de esta Convención por cualquiera de los estados Signatarios se hará ante el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil, y solo surtirá efecto respecto del pais que la hiciere.

Sala de la Comisión, Rio de Janeiro, 7 de Agosto de 1906.—(Firmado), *F. L. de la Barra.—J. V. Gonzalez.—José A. Gonzalez Lanuza.—Amaro Cavalcanti.—Mariano H. Cornejo.—Luis A. Vergara.—L. S. Rowe.*

Cláusula VII

Desarrollo de las relaciones comerciales.

La Comisión incumbida del estudio de esta parte del Programa presentó, como resultado de sus trabajos, los dos proyectos de resoluciones que van marcados con los números 10 y 11 en los documentos anexos. El primero recomienda establecer en Wáshington, anexa á la Oficina Internacio-

nal, una sección especial de Comercio, Aduanas y Estadística Comercial, con el fin de hacer estudios especiales que tiendan á estrechar y desarrollar las relaciones comerciales entre los paises americanos mediante acuerdos suficientemente meditados.

El segundo formula diferentes recomendaciones con el mismo propósito. Los artículos IV y V de este proyecto estaban refundidos en uno solo, dejando oscura la declaración sobre libre tránsito comercial que la última parte contenida. La Delegación de Bolivia, con el propósito de dejar claramente establecido ese principio y de evitar que el libre tránsito sea ilusorio con el cobro de derechos excesivos por los servicios prestados, presentó la modificación respectiva, en la misma forma que fué adoptada por la Comisión y por la Conferencia en el artículo V.

Con este motivo, el Delegado por el Brasil señor Gaston da Cunha manifestó que el Gobierno del Brasil había concedido á todas las Naciones la libre navegación de sus rios, pero reservándose el derecho de reglamentar ese tránsito por medio de tratados internacionales.

Cláusula VIII

Leyes Aduaneras y Consulares.

Se han referido también á esta parte del Programa las resoluciones arriba mencionadas.

Cláusula IX.

Patentes y marcas de comercio.

La Comisión respectiva estudió los antecedentes de esta materia y presentó el Proyecto de Resolución N°. 12, que obtuvo la aprobación unánime de la Conferencia.

Cláusula X.

Policía Sanitaria y Cuarentena.

La séptima comisión, encargada del estudio de esta parte del Programa, presentó el Informe que va á continuación y la Conferencia votó la resolución N°. 13, fijando, en su artículo 4, la ciudad de Montevideo para asiento de un centro de información sanitaria internacional.

Informe de la Séptima Comisión.

El punto X del Programa de la presente Conferencia dice textualmente: "Estudio de la Convención Sanitaria firmada *ad referendum* en Washington y de la que se celebró en Río de Janeiro y de aquellas recomendaciones adicionales en materia de salud pública, que más eficazmente permitan á cada una de las Repúblicas ayudar á las otras á prevenir las epidemias y á reducir la mortalidad debida á enfermedades contagiosas".

La Comisión nombrada para la resolución de este punto, tuvo á la vista una proposición de la Delegación Norteamericana, presentada por el Delegado señor Tulio Larrinaga; otra proposición del Delegado de Cuba, señor don Gonzalo de Quesada, y otra proposición de la Delegación Mexicana, todas las cuales son ya conocidas por esta Conferencia.

La Comisión examinó detenidamente dichos proyectos y estudió, primero separada y después comparativamente, las Convenciones Sanitarias que, respectivamente, fueron celebradas en Rio de Janeiro en 1904 y en Washington en 1905; y, como resultado de sus trabajos, tiene el honor de someter á la Conferencia las siguientes consideraciones, en que se funda el proyecto con que termina este informe:

Tanto la Convención Sanitaria de Washington cuanto la celebrada en Rio de Janeiro en 1904, se inspiran en los recomendables principios que el Congreso Sanitario Internacional de Venecia resumió en esta forma: "Es preciso resguardar los intereses de la Salud Pública sin interrumpir el tráfico de los pasajeros y de las mercancías y sin perjudicar las comunicaciones, ó, al menos, con el menor perjuicio posible", y así procuran estas dos Convenciones poner en práctica los acuerdos formulados en esta materia por la Segunda Conferencia Internacional Americana.

Pero si una y otra Convención reconocen aquellos principios, hay que observar, por otra parte, que cada una de ellas tiene carácter y objeto peculiares, puesto que la de Rio de Janeiro responde al fin de la defensa internacional contra ciertas enfermedades contagiosas en una región determinada, y sea especialmente en los paises que celebraron dicha Convención, en tanto que la de Washington ha sido formada precisamente para construir una regla general y completamente adaptable á todas las naciones americanas, siguiendo de cer-

ca los preceptos de la Convención Sanitaria de París de 1903, que rige actualmente en diez y seis naciones de Europa, dos de América, una de Asia y otra de África, de lo que resulta la coincidencia de que la adopción por los Estados de América de la Convención de Washington, significaría la existencia de los mismos principios de Policía Sanitaria Internacional en la totalidad del mundo civilizado. Es de notarse, además, que dicha Convención de Washington es aun más amplia que la de París en lo referente á medidas contra la invasión y propagación de la fiebre amarilla.

La Comisión ha juzgado conveniente, despues de resolver la recomendación referente á la Convención de Washington, dedicar escrupulosa atención á las medidas que cabe aconsejar para conseguir la aplicación práctica de la misma y de los principios sanitarios é higiénicos en cada país, en cuanto puedan referirse á los términos del Programa, para lo cual acepta en sus fundamentos los proyectos presentados por los señores Delegados de los Estados Unidos y de Cuba.

Por todo lo expuesto, la Comisión que suscribe somete á la consideración de los señores Delegados el siguiente cuerpo de:—

RECOMENDACIONES.

La Tercera Conferencia Internacional Americana reconoce la conveniencia de los principios de Policía Sanitaria Internacional en que se inspiran la última Convención celebrada en Rio de Janeiro, aplicable á determinada región, y la Convención firmada en Washington el 14 de Octubre de 1905, que es aplicable á todas las Naciones de América, y en tal virtud, recomienda á los paises aquí representados:

I—Que, como regla general, adopten dicha Conven-

ción Sanitaria internacional de Washington, adhiriéndose á ella y poniendo en práctica sus preceptos.

II—La adopción de medidas encaminadas á obtener el saneamiento de las ciudades y, especialmente, de los puertos, y á conseguir en todo lo posible el mejor conocimiento y la mayor observancia de los principios higiénicos y sanitarios.

III—La conveniencia de que todos los paises americanos asistan á la próxima Convención Sanitaria Internacional, que debe celebrarse en la ciudad de México en Diciembre de 1907, y de que den á sus respectivos Delegados á dicha Convención instrucciones para que estudien y resuelvan los puntos siguientes:

A) Medios prácticos de hacer efectiva la segunda de las presentes recomendaciones.

B) Establecimiento y reglamentación en cada uno de los paises americanos de una Comisión compuesta de tres autoridades médicas ó sanitarias, para constituir, bajo la dirección de la Oficina Sanitaria Internacional establecida en Washington, una Comisión Sanitaria Internacional Informadora de las Repúblicas Americanas, con atribuciones para reunir y comunicarse datos referentes á la salud pública y para los demás que la Convención juzgare conveniente.

C) Establecimiento y reglamentación, en el lugar de la América del Sud que la Convención designe, de un centro de informaciòn sanitaria que proporcione á la Oficina Sanitaria Internacional ya existente, los elementos necesarios para cumplir las recomendaciones V, VI y VII sobre Policía Sanitaria, hechas por la Segunda Conferencia Internacional Americana.

D) Establecimiento de relaciones entre la Oficina Sanitaria Internacional establecida en Washington y el "Bureau Sanitaire International", de París, á fin de obtener la me-

jor información en materias sanitarias y de tomar acuerdos que tiendan al objeto encomendado á una y otra oficinas.

Rio de Janeiro, 21 de Agosto de 1905.

Cláusula XI

Ferrocarril-Pan Americano.

Esta comisión, de que formó parte el infrascrito, tuvo un gran número de informes y antecedentes en estudio y pudo examinar, en vista del plano primitivo del Ferrocarril Pan-Americano, los progresos que ha hecho esa idea en la práctica y las secciones que aun quedan por construirse.

Las Delegaciones de Bolivia, Brasil y Argentina, presentaron los informes que figuran con las letras C D E en los anexos á esta Memoria. Acompaño tambien, marcados con las letras F y G los informes de los señores Pepper y Davis, miembros de la Comisión permanente del Ferrocarril Pan-Americano en Washington.

Como se demostrase en el seno de la Comisión que no existía un recurso práctico y eficáz para estimular á los Gobiernos en cuyo territorio existían aun secciones del Ferrocarril Pan-Americano por construir, hubo que reducirse á dictar las tres Resoluciones marcadas con el N°. 14.

Del exámen comparativo que se hizo de las secciones ya construidas, se dedujo que los paises que estaban á punto de terminar las líneas que les correspondían en su territorio, eran México y la República Argentina. Este último pais terminará el plan respectivo con la construcción del Ferrocarril Central Norte hasta la frontera de Bolivia.

Cláusula XII

Propiedad literaria.

La Resolución N°. 12 establece una unión de las Naciones de América para la protección de la Propiedad Intelectual é Industrial, fundando dos oficinas, una en la Habana y otra en Rio de Janeiro, para centralizar el registro de obras literarias y artísticas, patentes, marcas, dibujos, modelos, etc., que se registraren en cada una de las Naciones signatarias del Convenio. El mismo Convenio establece la jurisdiccion de cada una de estas oficinas. Corresponde á Bolivia la Oficina centralizadora de Rio de Janeiro.

Cláusula XIII.

Profesiones liberales.

La Resolución N°. 15 se ha limitado á recomendar á los Gobiernos la adopción y ratificación del Tratado sobre el ejercicio de profesiones liberales suscrito el 26 de Enero de 1902 en la Segunda Conferencia Internacional de México.

La Comisión respectiva presentó el Informe que acompaño bajo la letra H de los Anexos. Fué desechada la proposición ahí mismo anexa, de la Delegación de México.

Cláusula XIV.

Futuras Conferencias.

La Primera Comisión estuvo encargada de esta parte

del Programa. Despues de alguna divergencia de ideas sobre la conveniencia de fijar desde luego la fecha y el asiento de la Cuarta Conferencia Internacional Americana, fue acordada la fórmula N°. 16, que obtuvo la armonía de todas las opiniones. Segun ella, el Consejo Directivo de la Oficina Internacional de Washington tendrá la facultad de designar la fecha, el Programa y el lugar donde habrá de reunirse la próxima Conferencia.—En el texto de la Resolución se ha hecho constar la simpatía unánime con que se escuchó la idea de celebrar dichas sesiones en Buenos Aires.

Trámite.—Fué materia de discusión la forma en que se haría conocer á la Conferencia de La Haya la resolución sobre Arbitraje. Despues de detenido estudio de la Comisión respectiva, fue adoptada la siguiente Resolución:

"Se comunicará al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil el acuerdo votado por esta Conferencia sobre arbitraje, pidiéndole que oportunamente lo eleve á conocimiento de la Conferencia de La Haya".

Estudio sobre cambio internacional.—Fué acordada la Resolución N°. 17, presentada por la Delegación de los Estados Unidos.

Comentario final.—La nota culminante de la Tercera Conferencia Internacional Americana de Rio de Janeiro y la que ha impreso á esta Asamblea un carácter especial, ha sido la visita que hizo al local de sus sesiones el Secretario de Estado de los Estados Unidos, Mr. Elihu Root y el discurso que pronunció en la sesión solemne que le fué dedicada en la noche del 31 de Julio. Las declaraciones políticas en este último consignadas, dejaron una impresión grata en el ánimo de todas las Delegaciones americanas y determinaron la deferencia con que fueron acogidas, en el curso de sus posteriores deliberaciones, las iniciativas y proyectos de la Delegación de los Estados Unidos.

Otros acuerdos comerciales.—La Resolución N°. 18 recomienda á la Oficina Internacional de Washington la creación de un servicio especial destinado á facilitar el desenvolvimiento de los recursos naturales y medios de comunicación en las Repúblicas Americanas.

La Resolución N°. 19 recomienda á los paises productores de café la celebración de una Conferencia, que tendrá lugar en la ciudad de San Pablo, Brasil, para estudiar los medios de combatir la crisis que aflije á ese importante producto.

Mociones de simpatía a Chile.—Conocida toda la extensión del desastre ocurrido en Valparaiso en la noche del 16 de Agosto, en que un terremoto destruyó una gran parte de ese puerto floreciente, la Delegación de México inició la reunión de la Conferencia en sesión especial el día 22 de Agosto, para manifestar el sentimiento de la Conferencia por aquel suceso. La Delegación de Bolivia se asoció especialmente á esa manifestación de condolencia y se acordaron por aclamación las mociones números 20 y 21.

He omitido en el presente informe hacer mención de las diversas opiniones vertidas y de las diferentes discusiones empeñadas en el seno de las Comisiones ó de la Conferencia, pues la mayor parte consta en las actas respectivas.

Es grato dejar constancia de la perfecta cordialidad que siempre reinó entre todos los Delegados durante los trabajos de la Conferencia y el buen espíritu con que cada cual procuró conciliar sus instrucciones con la necesidad de encontrar fórmulas que resolviesen todas las cuestiones del Programa sin asperezas ni dificultades.

Al terminar sus tareas, la Conferencia dió un merecí

do voto de gratitud al Presidente de ella señor Joaquín Nabuco y al Secretario General señor Assis Brasil.

Rio de Janeiro, 1°. de Setiembre de 1906.

A. Gutierrez.

ANEXOS

Al Anterior Informe.

NÚMERO 1.

Que la Tercera Conferencia Internacional Americana se dirija á los Presidentes de los Estados Unidos de América y de los Estados Unidos de México por una nota en la que se exprese la satisfacción con que la Conferencia reunida en Rio ha visto su feliz mediación para ajuste de la paz entre las Repúblicas de Guatemala, Honduras y Salvador.

(23 de Julio de 1906).

NÚMERO 2.

(Resolución)

Reorganización de la Secretaría Internacional de las Repúblicas Americanas.

La Tercera Conferencia Internacional Americana, resuelve:

Artículo 1°.—Continuar la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas, creada por la Primera Conferencia y confirmada por la Segunda.

Los fines de la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, que representará dicha Unión, son los siguientes:

1°. Compilar y distribuir datos comerciales y pronunciar informes al respecto;

2°. Compilar y clasificar todo lo referente á los Tratados y Convenciones entre las Repúblicas Americanas y entre éstas y otros Estados no Americanos.

3°. Informar sobre asuntos de educación;

4°. Informar sobre las cuestiones designadas por acuerdos de las Conferencias Internacionales Americanas;

5°. Contribuir á obtener la ratificación de las resoluciones y convenciones adoptadas por las diferentes Conferencias;

6°. Dar cumplimiento á todas las resoluciones que le hayan impuesto ó le impongan las Conferencias Internacionales Americanas;

7°. Funcionar como Comisión Permanente de las Conferencias Internacinoales Americanas, proponiendo proyectos que pudieran ser incluidos entre los temas de la Próxima Conferencia; estos proyectos deberán ponerse en conocimiento de los diferentes Gobiernos que forman la Unión seis meses, por lo menos, antes de la fecha en que deba reunirse la próxima Conferencia;

8°. Presentar con la misma anticipación á los diferentes Gobiernos una memoria acerca de las labores de la Oficina en el período comprendido desde la última Conferencia, y tambien informes especiales sobre cada uno de los asuntos cuyo estudio se le hubiere encomendado;

9°. Tener bajo su custodia los archivos de las Conferencias Internacionales Americanas.

Art. 2°.—La Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas será regida por un Consejo Directivo, constituido por los Representantes Diplomáticos de todos los Gobiernos de dichas Repúblicas, acreditados ante el Gobierno de los Estados Unidos de América, y por el Secretario de Estado de esta misma Nación, que funcionará como Presidente del expresado Consejo Directivo.

Art. 3°.—El Representante Diplomático que no pudiere concurrir á las sesiones del Consejo, podrá enviar su voto, razonándolo por escrito. No se permitirá la representación por poder.

Art. 4°.—El Consejo Directivo celebrará sesiones ordinarias, el primer miércoles de cada mes, con excepción de los de Junio, Julio y Agosto, y las extraordinarias á que convoque el Presidente, por su iniciativa ó á petición de dos miembros del Consejo.

Bastará la concurrencia de cinco miembros á cualquiera de las sesiones ordinarias ó extraordinarias para que el Consejo pueda funcionar.

Art. 5°.—En ausencia del Secretario de Estado de los Estados Unidos presidirá las sesiones uno de los Representantes Diplomáticos en Washington que estén presentes, por orden de gerarquía y antigüedad.

Art. 6°.—En la Junta Ordinaria de Noviembre de este año el Consejo Directivo establecerá por sorteo el turno entre todos los Representantes de las Repúblicas Americanas que forman la Unión, para crear una Comisión de Vigilancia.

Los cuatro primeros que resulten de esta lista y el Secretario de Estado de los Estados Unidos, constituirán la primera Comisión de Vigilancia; y por turno se renovarán los

cuatro miembros de la Comisión, uno por año, de manera que la Comisión quedará renovada totalmente á los cuatro años. Entrarán á reemplazar á los salientes los que sigan en la lista sorteada, debiéndose proceder así en caso de renuncia.

El Secretario de Estado de los Estados Unidos será siempre el Presidente de la Comisión.

La Comisión de Vigilancia celebrará una sesión ordinaria el primer lunes de cada mes, y tres miembros serán suficientes para constituir "quorum".

Art. 7°. La dirección y administración de la Oficina estarán confiadas á un Director nombrado por el Consejo Directivo.

Estará á su cargo la correspondencia con los Gobiernos de la Unión por medio de sus Representantes Diplomáticos en Washington ó directamente, á falta de dichos Representantes. Deberá concurrir con carácter consultivo á las sesiones del Consejo Directivo, de las Comisiones y de las Conferencias Internacionales de los paises de la Unión, salvo resolución contraria.

Art. 9°.—El personal de la Oficina, su número, nombramientos, deberes y cuanto á él se refiera, se determinará por Reglamento.

Art. 10.—Los Gobiernos que forman la Unión tendrán derecho de enviar á su costa á la Oficina, un Agente especial con el encargo de que suministre los datos y noticias que se le pidan y de que adquiera al mismo tiempo los que su Gobierno necesite sobre el comercio é industrias de cualesquiera de los paises de América.

Art. 11.—El Director de la Oficina presentará en la sesión ordinaria del mes de Mayo un presupuesto detallado de los gastos del año subsiguiente. Este presupuesto, despues de aprobado por el Consejo Directivo, se trasmitirá á los

diferentes Gobiernos representados en la Unión, con la determinación de la cuota con que cada uno debe contribuir, cuota que será fijada proporcionalmente á la población de cada país.

Art. 12.—La Oficina hará todas las publicaciones que determine el Consejo Directivo y mensualmente, por lo menos, publicará un Boletín.

Toda carta geográfica que publique la Oficina, llevará constancia de que no constituye documento aprobado por el Gobierno del país á que se refiere, ni por los Gobiernos de los países cuyos límites aparezcan en la misma carta, á no ser que aquél y éstos hayan manifestado expresamente su aprobación, la cual en su caso se hará constar tambien en la misma carta.

todas estas publicaciones, con excepción de las que determine el Consejo Directivo, serán distribuidas gratuitamente.

Art. 13.—A fin de que la Oficina obtenga la mayor exactitud en sus publicaciones, cada país perteneciente á la Unión remitirá directamente á dicha Oficina dos ejemplares de los documentos ó publicaciones oficiales que puedan relacionarse con los asuntos que se refieren á los fines de la Unión.

Art. 14:—Todas las publicaciones de la Oficina serán porteadas gratuitamente por los correos de las Repúblicas Americanas.

Art. 15.—La Oficina se regirá por el Reglamento acordado en esta Conferencia, el cual, sin embargo, podrá ser modificado por el Consejo Directivo de la misma en cuanto no se oponga á las bases constitutivas.

Art. 16.—Las Repúblicas Americanas se comprometen á continuar sosteniendo esta Oficina durante el término de

diez años, contados desde esta fecha, y á pagar la cuota que á cada una corresponda. Cualquiera de ellas podrá dejar de pertenecer á la Unión dando aviso á la Oficina, con dos años da anticipación. La Oficina continuará por un nuevo período de diez años, y así sucesivamente bajo las mismas condiciones, por períodos consecutivos de diez años, á menos que, doce meses antes de expirar dicho término, una mayoría de los miembros de la Unión haya notificado oficialmente, por medio del Secretario de Estado de los Estados Unidos, el deseo de separarse de ella al concluir el citado período.

Art. 17.—Quedan abrogadas todas las disposiciones fundamentales y reglamentarias por las cuales se ha regido la Oficina.

Reglamento.

Artículo 1°.—Las citaciones á las juntas se harán expresando su objeto con tres días de anticipación, á lo menos, salvo caso de grande urgencia.

Cuando durante el debate de cualquier asunto, uno de los miembros del Consejo solicitara segunda discusión, ésta será acordada sin más trámite, una vez agotada la primera y no podrá tener lugar hasta la reunión siguiente.

Antes de la aprobación del acta de una junta, podrán reconsiderarse los acuerdos en ella tomados, si así lo solicitaren dos de los miembros del Consejo.

Art. 2°.—La Comisión de Vigilancia examinará las cuentas de la Oficina, por lo menos una vez al mes. Recomendará al Consejo Directivo las mejoras que deban introducirse en cuanto á publicaciones, biblioteca y todo lo que estime oportuno en beneficio de la Oficina, ó para dar mayor eficacia á sus trabajos.

Tendrá, además, las atribuciones que le señala este Reglamento.

Art. 3°.—El personal de la Oficina se compondrá de un Director y demás empleados que el Consejo Directivo acuerde y nombre. En ningun caso podrán acumularse en una misma persona los sueldos de diferentes empleos de la Oficina.

Art. 4°.- El Director, como Jefe de la Oficina, tendrá á su cargo todos los asuntos que á ella correspondan, bajo la inmediata dirección de la Comisiòn de Vigilancia.

Redactará, con aprobación de la misma Comisión, un Reglamento interior de la Oficina, á que deberán sujetarse los empleados;

Nombrará y removerá los mensajeros y demás empleados inferiores;

Vigilará la exacta recaudación é inversión de los fondos de la Oficina, bajo su inmediata responsabilidad;

Vigilará tambien la publicación de los Boletines y demás publicaciones de la Oficina;

Firmará las órdenes de pago, de conformidad con el presupuesto ó acuerdos aprobados por el Consejo Directivo;

No podrá ausentarse sino con permiso del Presidente del Consejo;

En la sesión de Noviembre presentará un informe anual de la marcha de la Oficina, entradas y gastos de ésta, de sus trabajos y proyectos, señalando todo aquello que en su concepto, deba reformarse para mejorar el servicio y extender su esfera de acción;

Una semana antes de la sesión del mes de Mayo presentará un proyecto de presupuesto de gastos para el año siguiente.

El Director será reemplazado interinamente por el empleado que designe la Comisiòn de Vigilancia.

Art. 5°.- Los empleos de la Oficina se proveerán me-

diante exámen verificado en los términos que disponga el Reglamento interior.

Disposición Transitoria.

Quedan derogadas todas las disposiciones reglamentarias anteriores, excepto en cuanto al número, atribuciones y demás asuntos referentes al personal de dicha Oficina, que quedará sujeto á las disposiciones vigentes sobre el particular.

(13 de Agosto de 1906).

NÚMERO 3.

(Resolución)

Edificio para la Secretaría Internacional.

La Tercera Conferencia Internacional Americana resuelve:

1°.—Expresar su contento por ver realizado el propósito de establecer un centro permanente de información y de intercambio de ideas entre las Repúblicas de este Continente, y por la provisión de un local adecuado para la Biblioteca en memoria de Colón.

2°.—Expresar la esperanza de que, antes de que se reuna la próxima Conferencia Internacional, la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas esté instalada de tal manera que pueda desempeñar debidamente las importantes funciones que esta Conferencia le ha designado.

(13 de Agosto de 1906).

NÚMERO 4.

(Resolución)

La Tercera Conferencia Internacional Americana resuelve.

Recomendar á los Gobiernos representados en ella que nombren una Comisión dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores y compuesta, si fuera posible, de personas que hubiesen sido Delegados á alguna Conferencia Internacional Americana, á fin de que:

I. Gestione la aprobación de las resoluciones adoptadas por las Conferencias Internacionales Americanas;

II. Suministre á la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas todos los datos que ella necesite para la preparación de sus trabajos; y

III. Ejerza las demás atribuciones que los respectivos Gobiernos tuvieren por conveniente conferirle.

(13 de Agosto de 1906).

NÚMERO 5.

(Resolución)

Arbitraje.

La Tercera Conferencia Internacional Americana reunida en Río de Janeiro, resuelve:

Ratificar la adhesión al principio del arbitraje: y á fin de hacer práctico tan elevado propósito, recomienda á las Naciones representadas en ella que den instrucciones á sus Delegados á la Segunda Conferencia de La Haya para que pro-

curen que en esa Asamblea, de carácter mundial, se celebre una Convención general de arbitraje, tan eficaz y definida, que, por merecer la aprobación del mundo civilizado, sea aceptada y puesta en vigor por todas las Naciones.

(7 de Agosto de 1906).

(ANEXO B)

La Comisión de Arbitraje tiene la satisfacción de haber estudiado el segundo de los temas del Programa sobre que debía informar, uniformando opiniones respecto á la conveniencia de ratificar y prorrogar el Tratado de Arbitraje sancionado en la Conferencia de México sobre reclamaciones pecuniarias.

Esa Convención fue subscrita por los Delegados de las Naciones que estuvieron representadas en aquella Conferencia; pero solo ha sido ratificada por las Repúblicas de los Estados Unidos de América, México, Nicaragua, Guatemala, El Salvador, Honduras, Perú y Bolivia.

Tal vez se deba esa ratificación parcial á los términos absolutos en que el artículo primero pacta la jurisdicción arbitral, interpretándose muy ligeramente en el sentido de que la soberanía interna de los Estados era substituida en todos los casos por un tribunal arbitral de jurisdicción ineludible.

Bien se comprende que tal interpretación no es en manera alguna acertada. Si se establece que deben ser sometidas á juicio arbitral todas las reclamaciones por daños y perjuicios que deduzcan contra un Estado los ciudadanos de otro y que no puedan resolverse por la vía diplomática, debe razo-

nablemente entenderse que se trata del caso en que la vía diplomática esté justificada.

La soberanía interna de un Estado, condición esencial de su existencia como poder internacional independiente, consiste precisamente en el derecho que conserva siempre de regir por sus leyes y juzgar por sus tribunales los actos jurídicos que se consuman en su territorio, salvo que el caso, por razones especiales, que tiene muy en cuenta el Derecho de Gentes, se convierta en cuestión de carácter internacional.

No hay, pues, fundado motivo para no ratificar y prorrogar, sin alteración alguna en su texto, el Tratado de Arbitrage sobre reclamaciones pecuniarias sancionado en la Conferencia de México.

Solo se suprime el artículo tercero por haberse cumplido la condición en el prescrito, y se ha señalado la fecha precisa de determinación del Tratado prorrogado, porque de esa manera, si no rige desde la misma fecha para todas las Altas Partes Contratantes, porque el término corre desde la respectiva ratificación, se consigue que concluya para todos el mismo día.

La Comisión espera que esa ratificación y prórroga que contiene el proyecto de Convención que ha formulado, sea sancionado por unanimidad de votos por la Conferencia, porque consultan el alto anhelo de conseguir que los conflictos de carácter internacional sean resueltos por veredictos de justicia, apartando, siempre que ello sea humanamente posible, las soluciones de fuerza.

Proyecto de Resolución.

Las Altas Partes Contratantes, animadas del deseo de ampliar el período de duración del Tratado sobre reclamaciones pecuniarias, firmado en México el treinta de Enero de mil

novecientos dos, y estimando que, por las circunstancias actuales, han desaparecido las razones que fundaron el artículo tercero de dicho Tratado, han convenido en lo siguiente:

Artículo único:—El Tratado sobre reclamaciones pecuniarias, firmado en México el treinta de Enero de mil novecientos dos, regirá, con excepción del artículo tercero, que queda suprimido, hasta el treinta y uno de Diciembre de mil novecientos doce, tanto para las Naciones que le hayan prestado su ratificación, como para las que lo ratifiquen en adelante.

Rio de Janeiro, Agosto nueve de mil novecientos seis. —*E. Arevalo*, Delegado del Ecuador.—*G. C. Huerta*, Delegado del Paraguay.—*C. V. Romero*, Delegado de Bolivia.—*Rafael Uribe Uribe*, Delegado de Colombia.—*F. Davila*, Delegado de Honduras.—*J. D. de Obaldía*, Delegado de Panamá.—*J. A. Gonzalez Lanuza*, Delegado de Cuba.—*E. C. Joubert*, Delegado de la República Dominicana.—*Mariano H. Cornejo*, Delegado del Perú.—*Francisco A. Reyes*, Delegado de El Salvador.—*Ascención Esquivel*, Delegado de Costa Rica.—*F. L. de la Barra*, Delegado de México.—*Antonio Batres Jáuregui*, Delegado de Guatemala.—*Gonzalo Ramirez*, Delegado del Uruguay.—*E. L. Vidau*, Delegado de la Argentina.—*Luis F. Corea*, Delegado de Nicaragua.—*Gastão da Cunha*, Delegado del Brasil.—*Willian I. Buchanan*, Delegado de los Estados Unidos.—*J. Walker Martinez*, Delegado de Chile.

Despues de hablar sobre ese proyecto el señor Gastão da Cunha, Delegado del Brasil y el señor de la Barra, Delegado de México, es aprobado unánimemente.

Habla el señor G. Ramirez el cual, dando cuenta del encargo que recibió la Comisión de Arbitramiento, manda á la Mesa la siguiente propuesta:

"La Comisión propone que se comunique al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil el acuerdo votado por esta Conferencia sobre arbitramiento, pidiéndole que oportunamente lo eleve al conocimiento de la Conferencia de La Haya". A propuesta del mismo señor G. Ramirez, resuelve la Conferencia, discutir y votar inmediatamente dicha propuesta, la cual se aprueba por unanimidad.

El señor Presidente fija para la próxima sesión (día 16 á las 10 de la mañana) la siguiente orden del día: "Discusión y votación de informes".

Se levanta la sesión á la 1 de la tarde.

NÚMERO 6.

(Convención).

Reclamaciones Pecuniarias.

Las Altas Partes Contratantes, animadas del deseo de ampliar el período de duración del Tratado sobre reclamaciones pecuniarias, firmado en México el treinta de Enero de mil novecientos dos, y estimando que por las circunstancias actuales han desaparecido las razones que fundaron el artículo tercero de dicho Tratado, han convenido en lo siguiente:

Artículo único: El Tratado sobre reclamaciones pecuniarias, firmado en México el treinta de Enero de mil novecientos dos, regirá con excepción del artículo tercero, que queda suprimido, hasta el treinta y uno de Diciembre de mil novecientos doce, tanto para las Naciones que le hayan prestado su ratificación, como para las que lo ratifiquen en adelante.

(13 de Agosto de 1906).

NÚMERO 7.

(Resolución)

Deudas públicas.

La Tercera Conferencia Internacional de las Repúblicas Americanas, reunidas en Rio de Janeiro, resuelve recomendar á los Gobiernos representados en ella, que consideren el punto de invitar á la Segunda Conferencia de la Paz, de La Haya, para que examine el caso del cobro compulsivo de las deudas públicas y, en general, los medios tendentes á disminuir entre las Naciones los conflictos de orígen exclusiva-

[illegible].

(22 de Agosto de 1906).

NÚMERO 8.

(Convención)

Derecho Internacional.

Artículo 1°.—Una Junta Internacional de Jurisconsultos, que se compondrá de un Representante por cada uno de los Estados signatarios, nombrado por su respectivo Gobierno, se constituirá para tomar á su cargo la preparación de un proyecto de Código de Derecho Internacional Privado y otro de Derecho Internacional Público, que reglen las relaciones entre las Naciones de América. Dos ó más Gobiernos pueden nombrar de acuerdo un solo Representante, el cual en este caso tendrá un voto.

Art. 2°.—Las comunicaciones de los nombramientos de los miembros de la Junta serán dirigidas por los Gobier-

nos que se adhieran á la Presente Convención, al de los Estados Unidos del Brasil, el que podrá disponer lo conveniente para hacer efectiva la primera sesión.

Estos nombramientos serán comunicados al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil antes del 1°. de Abril de 1907

Art. 3°.—La primera reunión de la Junta se realizará en la ciudad de Rio de Janeiro en el transcurso del año 1907, y se considerará constituida cuando se hallen reunidos los Representantes de doce, por lo menos, de los Estados signatarios.

La misma Junta designará las fechas y lugares de sus reuniones posteriores, siempre que el plazo de la última permita comunicar á los Gobiernos alguno de los proyectos concluidos, ó partes importantes de los mismos, un año, por lo menos, antes de la fecha que se designará para la Cuarta Conferencia Internacional Americana.

Art. 4°.—Reunida la Junta, con el objeto de organizarse y distribuir el trabajo entre sus miembros, podrá dividirse en dos comisiones distintas que se ocupen, la una de preparar el proyecto de Código de Derecho Internacional Privado, y la otra el de Derecho Internacional Público, debiendo en este caso proceder separadamente hasta la terminación de su mandato, ó en la forma de la cláusula final del artículo 3°.

Una y otra comisión pueden recabar de los Gobiernos la adscripción de peritos especiales para determinados estudios, en vista de la más pronta y eficaz terminación de sus proyectos, pudiendo fijar plazos razonables para su presentación.

Art. 5°.—Con el objeto de determinar las materias que deben comprender los proyectos, la Tercera Conferencia Internacional Americana recomienda á las Comisiones que pres-

ten atención preferente á los principios y puntos que hayan sido objeto de acuerdos uniformes en los tratados y convenciones, y en que exista conformidad entre las leyes nacionales de los Estados de América, y especialmente tener en cuenta los Tratados de Montevideo de 1889, los proyectos adoptados en la Segunda Conferencia Internacional celebrada en México en 1902, y los debates á que unos y otros dieron lugar y demás cuestiones que importen un progreso jurídico efectivo, ó que tiendan á la eliminación de causas de desinteligencias ó conflictos entre aquellos mismos Estados.

Art. 6°.—Los gastos que demande la preparación de los proyectos, incluso los de los estudios técnicos que se requiriesen, de acuerdo con el artículo 4°., serán abonados por todos los Estados signatarios en la misma proporción y forma establecidas para el sostenimiento de la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, de Washington, con excepción de honorarios, de los miembros de la Junta, que serán pagados por cada Gobierno á los que hubiese nombrado.

Art. 7°.—La Cuarta Conferencia Internacional Americana hará constar en uno ó más tratados los principios sobre los cuales se obtuviere acuerdo, procurando su adopción y ratificación por las Naciones de América.

Art. 8°.—Los Gobiernos que tengan á bien ratificar la presente Convención, lo harán saber al de los Estados Unidos del Brasil á fin de que dicho Gobierno lo comunique á los demás por la vía diplomática, haciendo este trámite las veces de canje.

(23 de Agosto de 1906).

(ANEXO A.)

COMISION IV

Codificación y Naturalización.

Proposición V.—Codificación del Derecho Internacional Privado y Público.

I

Señor Presidente: tenemos el honor de presentar á la consideración de la Honorable Conferencia, el adjunto proyecto de Convenio, por el cual, de acuerdo con el texto de la proposición V del Programa, se establece "la creación de una Junta Internacional de Jurisconsultos que prepare, para someterlo á la siguiente Conferencia, un Proyecto de Código de Derecho Internacional Público y Privado, y que así mismo determine la manera de pagar los gastos que exija la obra".

Desde luego, como ha ocurrido con algunos otros asuntos de los que forman el objeto de la Tercera Conferencia, ha debido tomarse en cuenta el que definen las anteriores palabras de las bases, y ver si podía ir más allá del límite que ellas fijaban á su acción. Al rededor de esta idea se ha desenvuelto el trabajo de la Comisión IV, cuyos miembros han sido de unánime parecer en definitiva de no apartarse del espíritu del Programa de manera á desvirtuarlo en ninguno de los temas sometidos al estudio de la Conferencia. Luego, pues, el plan adoptado por ella se redujo á arbitrar el mejor método que á su juicio condujese á dar cima á la preparación de los códigos que se desea formular.

Hemos tenido como material de estudio los proyectos

é indicaciones de distinta orden presentados, ya á la Conferencia, ya en el seno de la Comisión, y son los siguientes:

1°.—El de la Delegación de los Estados Unidos de México, fundado sobre la idea del nombramiento de una Comisión reducida de Jurisconsultos, hecho por los Representantes Diplomáticos americanos en Washington y por el Secretario de Estado de la Unión, sin indicación enumerativa de temas para la comisión codificadora, pero sí con una recomendaciòn general para que ella dedique "su atenciòn preferente á determinar los principios generales que rijan en aquellas materias que hayan sido objeto de acuerdos uniformes en los tratados y en las convenciones celebradas por los Estados de América, y en aquellos puntos relativos al Derecho Internacional Público y al Derecho Internacional Privado, en que exista conformidad entre las leyes nacionales de dichos Estados".

2°.—El del Delegado de los Estados Unidos de América doctor L. S. Rowe, segun el cual la Comisión se formaría de un miembro por cada una de las Naciones que forman la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas, designado por su respectivo Presidente, y con indicación de algunas de las materias, especialmente en Derecho Público, que el Còdigo debía comprender, relativos: 1°. al derecho de la guerra, sobre inviolabilidad de la propiedad privada y el bombardeo de puertos, ciudades y aldeas, por una fuerza naval; 2°. al régimen de la neutralidad, para definir con más claridad el deber de los Gobiernos, de impedir el equipo de los buques destinados á hacer la guerra á una Potencia con la cual se halla en paz, de impedir ó permitir á cualquiera de los beligerantes que tome sus puertos ó aguas como base de operaciones navales, aumentar ó renovar en ellos sus provisiones ó reclutar hombres, é impedir con la debida diligencia á los ha-

bitantes de su territorio el comercio de contrabando, ó cualesquiera otros actos que favorezcan los fines de la guerra.

3°.—El de la Delegación de la República Argentina, cuyas bases principales son: organizar una Junta de Jurisconsultos de uno por cada Nación de América, nombrado por su Gobierno, para constituir una corporación jurídica provista de poderes suficientes para conducir sus propios trabajos, y resolver sobre su concepto y método de ejecución, sin otras indicaciones que las contenidas en el Programa, y las que surgiesen de las instrucciones que cada Gobierno daría á su Representante y de las propias iniciativas de la Junta.

4°.—Proposición del señor Delegado de la República del Perú, doctor Mariano H. Cornejo, segun la cual se recomendaría á la Comisión de Jurisconsultos el estudio de las siguientes cuestiones: sobre el arbitraje internacional; sobre el empleo de la fuerza en el cobro de las deudas; reglas especiales para la delimitación de fronteras entre las naciones americanas; y que cada Gobierno pueda indicar materias ó dar su opinión sobre los puntos de Derecho Internacional Público y Privado que le interesasen.

5°.—Nota de la Delegación de Guatemala, representada por el Excelentísimo señor Ministro de esa República ante el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil, don Antonio Batres Jáuregui, en la cual, al propio tiempo que expresa la adhesión de su Gobierno al propósito de constituir la Comisión de Jurisconsultos, indica á la consideración de ésta los siguientes puntos de Derecho Público y Privado, para ser incluidos en los respectivos proyectos: definir claramente la condición, derechos y obligaciones de los extranjeros, y fijar los requisitos que deben llenar las reclamaciones de éstos, para ser admisibles, ya procedan de contratos, ya de daños y perjuicios causados por disturbios interiores; establecer los

casos, modo y forma en que deben tener lugar la intervención diplomática y el ofrecimiento de buenos oficios; puntualizar en qué circunstancias y hasta donde los agentes ó empleados de los Gobiernos pueden comprometer la responsabilidad de éstos, en sus actos, determinar el valor y la eficacia de la cláusula que comunmente se incorpora en los contratos con extranjeros, en virtud de la cual éstos se comprometen á renunciar á la acción diplomática; á establecer que los paises limítrofes no permitan sus fronteras á las facciones enemigas de los respectivos Gobiernos.

6°.—Una exposición del señor Delegado de los Estados Unidos del Brasil, doctor Amaro Cavalcanti, en la cual manifiesta á la Comisión su parecer particular respecto al método de codificación parcial y progresiva del Derecho Internacional, en vez de la elaboración desde luego total y definitiva de un Código.

7°.—La indicación del Delegado de la República Oriental del Uruguay, doctor Gonzalo Ramírez, uno de los Jurisconsultos que fueron el alma del Congreso de Montevideo de 1889, para constituir una Junta Internacional de Jurisconsultos que se consagrase preferentemente á estudiar y proyectar un Código de Derecho Internacional Privado, sobre la base de los tratados suscritos en el referido Congreso y para que se designase la ciudad de Rio de Janeiro como sitio de la primera reunión de la Junta, y el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil para promoverla.

8°.—Por último, la Comisión tuvo muy en cuenta el proyecto que presentó en la Segunda Conferencia Internacional Americana de México, con fecha 4 de Noviembre de 1901, el malogrado Representante de los Estados Unidos del Brasil, don José Hygino Duarte Pereira, segun el cual la Comisión Ejecutiva de la Oficina Internacional de las Repúblicas Ame-

ricanas, de Washington, nombraría una Comisión de tres Jurisconsultos, encargada de organizar, en el intervalo de la actual á la futura Conferencia, un Código de Derecho Internacional Público y un Código de Derecho Internacional Privado, que regirán las relaciones entre las Naciones de América; ninguna indicación particular se hará en esta Comisión, salvo el recurso final de la revisión por parte de los Gobiernos, antes de la presentación de los proyectos á la Conferencia.

En presencia de esta variedad de fórmulas ó métodos, se comprende que la Comisión debiese meditar lo bastante para no apartarse del plan trazado por el Programa, y para no privar al proyecto de convenio que redactase, del valioso concurso de indicaciones que los diversos proyectos contienen, y que, en suma, trazan ya á grandes rasgos el contenido de los futuros códigos. Y si bien es cierto que las consideraciones de un informe, tratándose de leyes, no tiene fuerza decisiva sino interpretativa, en materia de convenios internacionales, esa fuerza es mayor, desde que dicho documento expresa, además, propósitos sustentados por representaciones nominativamente autorizadas para ello, y que pueden tener realización parcial dentro del territorio de uno ó más Estados. Y además de esto, la Comisión piensa que, á manera de complemento del convenio, la Conferencia debe mantener la enumeración que cada proyecto hace, de las materias susceptibles de ser incluidas ó tratadas por la Junta de Jurisconsultos, en sus proyectos, si bien en caso alguno tales proposiciones pueden considerarse con carácter imperativo.

Esto concuerda con otro de los puntos de vista en que la Comisión ha estudiado los varios proyectos, el del alcance que debía concederse en ellos á la pura doctrina. Sin vacilación se ha optado un criterio diverso, esto es, por imprimir á los códigos un valor práctico ó positivo, que responda á ne-

cesidades reales de las Naciones de América en sus relaciones recíprocas de orden político y civil. Para lo primero habría bastado un encargo á profesores de Derecho Internacional, ó á institutos académicos, de la redacción en forma codificada, de los principios de la ciencia, más ó menos conexionados con las peculiaridades sociales, históricas y geográficas de la América; para lo segundo, se necesita más que eso, y es una reunión de hombres versados en la ciencia pero penetrados de los antecedentes, tendencias y estado actual de las cuestiones de interés para los Estados, cuyos Gobiernos depositarán en ellos su confianza y sus instrucciones, para llevar á la obra de la codificación, que deberá adoptar la forma de los tratados obligatorios, todo cuanto aquellos están dispuestos á ceder en obsequio de la armonía ó concierto de reglas jurídico prácticas á que hayan de ajustar todos ellos su conducta respecto de las cuestiones resueltas.

Igual atención hemos prestado á la cuestión de si había de preferirse un solo Código, comprensivo de las dos grandes particiones de la materia, en Derecho Público y Privado, ó si se imponía una división de la obra en dos partes distintas y separadas, capaces de tener cada una vida y sanción independientes. A este respecto, en el seno de la Comisión hubo tambien casi unanimidad por el segundo sistema, porque considera que los asuntos de una y otra denominación tienen en la práctica existencia y desarrollo diferentes, aunque haya entre ellas como en todos los actos de índole jurídica, una visible correlación, y porque la tarea consagrada al Derecho Público podrá entorpecer la del Privado, y vice-versa, siendo así que, del otro modo, podrá adelantarse, y aun terminarse y ponerse en ejecución, una sola de las partes concluidas, mientras se llegase al término de la otra ú otras de especie y aplicación distintas.

Se ha considerado tambien que, dentro de una sola materia, podía estudiarse y aun subscribirse convenios relativos á una ó más cuestiones ò asuntos especiales, de fines restringidos ó limitados, sin perjuicio de continuar la labor respecto de los demás que constituyesen el plan general de la obra, ya que el Derecho, Privado ó Público, tiene una vida y un crecimiento propios en las sociedades jurídicamente organizadas, y las convenciones y las leyes solo recogen las conclusiones de la experiencia, para modelarlas en formas doctrinales ó postulados científicos.

Las Naciones constituyen entre sí una forma de sociedad, en la cual no existe un poder legislativo comun y soberano, y así, el principio regulador de la legislación interna no es aplicable á leyes-tratados, cuya validez y eficacia dependen de la concurrencia individual de la voluntad soberana de cada una. Luego, las convenciones entre ellas, como su nombre lo indica, no pueden ser ideas ni combinadas *á priori* si no existe un hecho real, social ó político, una relación efectiva de actos jurídicos, que reglar, ó conflictos existentes ó posibles que resolver ó impedir. Por eso, la Comisión se ha decidido, como lo formula su proyecto, por estas dos bases principales:

1ª.—Preparación de dos Códigos distintos, mediante una labor separada, si bien deberá y podrá correlacionarse en su oportunidad;

2ª.—Abstenerse de indicar en el texto del convenio proposiciones, asuntos, materias ó cuestiones específicamente determinados, y de inclusión obligatoria por los Jurisconsultos llamados á preparar los Códigos, y limitarse á recomendar algunos, ó á indicar otros con simple valor enunciativo en el presente informe.

II

En el terreno de la doctrina, no puede dudarse de la posibilidad de la codificación del Derecho Internacional Privado. Refiriéndose ella á reglar la condición civil del hombre libre y al régimen de sus actos privados como fuentes de derechos ú obligaciones, en el ejercicio de su actividad social, comercial ó industrial, la legislación interna de todos los países civilizados avanza con rapidez hácia una completa armonía de principios. Las relaciones cada dia más frecuentes y rápidas, aun entre los pueblos más lejanos, por intermedio de sus ciudadanos emigrantes ó residentes en paises distintos de los propios, han impuesto á las leyes más extrictas y conservadoras del derecho tradicional, la idea igualitaria y liberal, que se esfuerza por convertir la tierra entera, ocupada por sociedades cultas, en un solo medio jurídico para el desarrollo y aplicación de la vida civil en condiciones iguales ó semejantes.

Bien se dan cuenta los internacionalistas más partidarios de la unidad legislativa, de las resistencias que aun trabajan contra la realización de aquel ideal, pero no desconocen que cada día se abre más rápido paso en la conciencia jurídica de las Naciones, la necesidad de la uniformidad de las reglas de derecho comun. Se limitan en sus obras ó en las convenciones y conferencias, á expresar votos ó aspiraciones, los cuales "podrán ser realizados más tarde, cuando por la experiencia se haya verificado los efectos bienhechores de la codificación del Derecho Internacional Privado sobre las diferentes instituciones; cuando el tiempo haya desvanecido algunas dudas que aun subsisten sobre los resultados prácticos de estos acuerdos; cuando, en fin, los Estados Contratantes hayan encontrado el límite entre la competencia legislativa nacional y la competencia colectiva internacional, respecto

de las diversas instituciones reglamentadas en aquellos acuerdos".

Son diversos, pues, los elementos de opción contra una unificación general del derecho comun, á pesar de que ella se manifiesta parcialmente en las convenciones, uniones y tratados bilaterales en vigencia, ó que han sido subscritos, en particular, durante el siglo XIX, á punto de que se pueda decir que el siglo anterior fue el de la preparación de los elementos fragmentarios del Código que el siglo XX se encargaría de coordinar y sancionar, en una vasta extensión de la tierra: aquellos elementos de resistencia son:

1°. - La diversa concepción inicial de los actos jurídicos para la solución de los conflictos extraterritoriales, como, por ejemplo, la antigua y debatida divergencia entre las legislaciones que tienen por base la aplicación del principio de la nacionalidad, y las que se fundan sobre el principio de la ley del domicilio, cuestión que tuvo amplio debate durante las sesiones del Congreso de Montevideo;

2°.—La dificultad de separar en líneas netas la esfera de la legislación interna de la externa, ó en sentido contrario, la de armonizar una y otra, cuando de su divergencia nace el conflicto de las leyes;

3°. - La tradición de las sociedades apegadas á determinados sistemas ó moldes legislativos, en los cuales han encausado su vida y sus relaciones con otras, hasta constituir con ellas alimento para sus prejuicios y sus sentimientos nacionales;

4°.—Y por último, la adherencia sucesiva de los intereses materiales al rededor de uno de esos sistemas, lo que hace que el ligislador local no conciba como obra política la reforma de dicha base.

¿Pero existen, acaso, en América tales conflictos y en toda su extensión aquellas causas contrarias á la obra codificadora? A primera vista parece que surge la respuesta negativa, por lo menos en lo relativo á las nacionalidades de orígen latino, las cuales, desde su fundación, tuvieron un régimen jurídico comun en una vasta extensión, y muy semejante en el resto, como sucede en las de orígen español, portugués ó francés, excepción hecha de muy pocas Naciones cuyos sistemas jurídicos sobre los actos internacionales difieren esencialmente de los demás. Luego, las únicas dificultades que pueden oponerse á la obra de codificación del derecho comun en América provendrían de otro género de causas, y se referirían á las distancias geográficas, á veces enormes entre algunas regiones del continente, ó que trae consigo la falta de intercambio de hombres ó de transacciones, y ausencia, por tanto, de los conflictos que la ley internacional tiene en vista para ser eficaz y práctica, y respecto de algunos de los Estados de tradición legislativa diversa, como los de orígen anglo-sajón, las convenciones por ellos suscritas tendrían al valor de un propósito de concurrir á la uniformidad, acercando el tipo de su ley interior al de los demás, lo que es en cuestión de régimen y de política nacional; y en todo caso, un tratado colectivo subscrito en tales condiciones, tendría además gran peso en favor del reconocimiento universal del derecho comun internacional, hácia lo que se manifiesta con tanta elocuencia la vocación jurídica de la Europa como de América. Si es verdad que algunas de las Naciones de nuestro continente, situadas en sus extremos, no tendrían sino en mucho tiempo más ocasión de aplicar una convención general, no puede dudarse que ésta se aplicaría, apoyada por la adhesión de todas, sucesivamente entre aquellas que, por ser

límitrofes entre sí, mantienen más frecuentes é íntimas relaciones.

Para el caso de incompatibilidades insalvables sin la reforma previa de las cartas políticas, existe el sistema de codificación por medio de tratados parciales sobre las diversas materias de las que constituyen el dominio del Derecho Internacional Privado, y así pueden todas ellas firmar la mayor parte de las convenciones en que sus leyes internas coincidan ó puedan armonizarse; y en caso contrario, aquellas pue se hallen en tal situación, pueden individualmente abstenerse de subscribir el tratado, sin que este se considere anulado ó in subsistente par la abstención voluntaria de uno ó más de los Estados del continente.

No carece, por otra parte, de antecedentes de orden legislativo esta obra de la codificación del Derecho Internacional Privado en América, aun respecto de aquellas Naciones más desemejantes en su sistema jurídico comun. Multitud de tratados parciales han reglado en todo tiempo entre ellas sus relaciones de orden comercial, respecto de los derechos y condición personal de sus ciudadanos en territorios diferentes, referentes al ejercicio de los derechos civiles, de industria ó de conciencia, que todas las constituciones americanas reconocen como base de su derecho público interno, y por fin, las convenciones sobre extradición de delincuentes han sido suscritas por la mayoría de los Estados de América, sobre la base de los principios más adelantados del derecho universal.

El contenido del Código de Derecho Internacional Privado de América, ó si se quiere, la contribución que esta obra aportaría al derecho universal, se halla trazado por la labor sucesiva de algunos congresos y convenciones regionales ó par-

ciales de distintas épocas, y en un sentido más amplio, por la misma serie de conferencias á que pertenece la actual:

1°.—De un carácter sistemático en el orden del Derecho Privado, debe mencionarse el Congreso de Jurisconsultos de Lima, inaugurado el 9 de Diciembre de 1877, y al cual concurrieran y subscribieran solo las Repúblicas del Perú, Chile, Argentina, Bolivia Venezuela, Ecuador, Uruguay, Costa Rica y Guatemala, y cuya definición se halla en el propio título del acto, que dice: "Tratado para establecer reglas uniformes en materia de Derecho Internacional Privado". Los ocho títulos de ese instrumento internacional contienen en síntesis casi toda la materia científica de un Código de esa rama: la ley de la capacidad personal y el régimen de los bienes del matrimonio, sucesiones, competencia judicial, jurisdicción en materia penal, cumplimiento de sentencias extranjeras y legalizaciones; y en muchos de los tratados incluidos por los Estados signatarios entre sí, ó con otros de Europa, los principios allí acordados han tenido aceptación y sanción.

2°.—El ya citado Congreso de Montevideo de 1888—1889 adoptó el mismo título y siguió la tradición del de Lima, si bien se limitó á aquellas cuestiones que revestían interés efectivo para las Naciones contrayentes, y se preocupó de definir con más método las materias legisladas: asi puede decirse que comprende dos divisiones bien señaladas: 1ª. la que regla el derecho comun propiamente dicho bajo los títulos de civil, comercial, penal y procesal; 2ª. la que regla el ejercicio del derecho de esa propiedad especial definida genéricamente con los nombres de propiedad intelectual é industrial, y que hasta entonces carecía de un departamento propio en los códigos de derecho comun, y son la propiedad literaria y

artística, las patentes de invención, las marcas de fábrica y de comercio, y el ejercicio de las profesiones liberales.

3°.—La Segunda de las Conferencias Internacionales Americanas, celebrada en México en 1902, se limitó en materia de codificación del Derecho Internacional Privado y Público, á sancionar la Convención de 27 de Enero, por la cual se resuelve instituir una comisión de cinco Jurisconsultos americanos y europeos para que organizasen los referidos códigos, por los cuales se regirían las relaciones entre las Naciones de América. Nada se hizo en el sentido de dar ejecución á este convenio, que tampoco fue ratificado. Además de los asuntos de carácter político ó económico, la Conferencia de México revisó con visible progreso la obra del Congreso de Montevideo en lo relativo á las propiedades intelectual é industrial y profesiones liberales; y unos y otros de estos instrumentos legislativos deberán servir de antecedente á la Junta de Jurisconsultos que se constituyese, segun nuestro proyecto, para metodizar mejor su trabajo, determinar sus alcances y aumentar sus informaciones. Documento de indudable importancia, en este sentido, es el tratado sobre extradición subscripto por diez y siete de las Naciones Americanas el 28 de Enero de 1902

4°.—Por fin, aunque no pretendemos enumerarlos en detalle,—por ser tarea innecesaria como difícil de cumplir con exactitud—existen inumerables tratados parciales concluidos entre casi todas las Naciones del continente, y entre éstas y las de Europa, en los cuales las materias aisladas de la comprensión del Derecho Internacional Privado han sido estipuladas y puestas en vigencia en diversas épocas: de manera que el nuevo codificador podría seguir la filiación de los principios, y determinar aquellos en que el acuerdo ha existido ó existe

aun, en el solo campo de los tratados, ya en la legislación interna, con la cual rara vez podrán hallarse en pugna.

Así como el Congreso Jurídico de Lima y Montevideo, y en su caso, el de México, ninguno que se celebre en América podrá prescindir de la fuente de ciencia, experiencia y doctrina que ofrecen las convenciones, uniones y tratados celebrados por las Naciones de Europa entre sí, y á los cuales concurren los maestros más eminentes del derecho universal y los diplomáticos más expertos. Allí la historia de la codificación del Derecho Internacional Privado ocupa ya una vasta sección de la general del derecho europeo, y el número de institutos, publicaciones permanentes, congresos, negociaciones diplomáticas y uniones consagradas á esta labor, es ya considerable, y tan conocido, que no nos detendremos á enumerarlos, sino en las líneas y caracteres más generales y demostrativos, no solo del vastísimo material que aportarían á la obra de la codificación en América, sino para establecer las diferencias de fondo ó de forma que la peculiaridad de la historia, la sociabilidad ó la geografía de nuestro continente, impondrían en el derecho europeo ó universal.

El hecho jurídico más marcado á este respecto es el de la forma en que se manifiesta la vocación de la época, según la exposición de un Jurisconsulto, y es la que se caractriza por la tendencia de todos los paises civilizados á constituirse y mantenerse en estado de uniones internacionales, de manera que los contratantes "se someten á un régimen uniforme, del punto de vista que deba aplicarse á ciertas materias, ó bien, del punto de vista de la organización y funcionamiento de ciertos servicios públicos". Si es verdad que se ha conseguido constituir grandes uniones en favor de la protección de ciertos derechos especiales, como la propiedad industrial ò de autor, ó de servicios como los de ferrocarriles, correos y telé-

grafos, lo es tambien que en materia de Derecho Internacional Privado tales uniones generales han sido en Europa, y siguen siendo de una lenta y penosa gestación. La historia de los esfuerzos de Italia para convocar un Congreso general con este objeto desde 1861 á 1885. Basta para medir hasta qué grado son una fuerza de resistencia las tradiciones y los intereses acumulados por los siglos en las sociedades antiguas, contra las corrientes del nuevo espíritu ó las nuevas formas del derecho comun, en su tendencia actual á la uniformidad en el mayor espacio posible.

Aparte de los trabajos permanentes de los institutos, corporaciones, y publicistas, en el sentido de armonizar las ideas sobre una codificación general, como la noble tarea que desde 1873 realiza el "Instituto de Derecho Internacional", de Gante, por sus iniciativas de conferencias y tratados y por sus valiosos estudios científicos é históricos, y la no menos importante de la Asociación para la reforma del derecho de gentes", de Inglaterra, la fuente del estudio más metódica y definida, en tales materias, es la que ofrecen las Conferencias de La Haya desde 1893 á 1904, y cuyos objetos se condensan como sigue:

1ª.—De 12 á 27 de Septiembre de 1893. Despues de diversas ideas respecto á los alcances del Programa, se resuelve tratar puntos especiales, y comprendió: 1°, el matrimonio; 2°. la forma de los actos; 3°. las sucesiones *ab intestato* y por testamento; 4°. la competencia judicial y otras cuestiones de procedimiento.

2ª.—De 25 de Junio á 13 de Julio de 1894. El Programa comunicado por el Gobierno de los Países Bajos á los demás Estados comprendía; 1°. los efectos del matrimonio con relación á las personas y á los bienes de los esposos, disolución y nulidad y separación personal; 2°. tutela é interdicción; 3°. asimiliación de los extranjeros á los nacionales, caución *judi-*

catum solvi y asistencia gratuita; 4°. tutela; 5°. sucesión y testamentos. Distribuido el trabajo en cinco comisiones, una por cada número del Programa, se redactaron los proyectos correspondientes. Quince Estados concurrieron á esta Conferencia.

3ª.—De 12 de Mayo á 18 de Junio de 1900. Continuación de la de 1893, la Tercera Conferencia se propuso revisarla y confirmarla en cuanto fuese posible, y así quedaron estipuladas convenciones sobre los siguientes puntos: 1°. para regir los conflictos de las leyes sobre matrimonio; 2°. sobre separación y divorcio; 3°. sobre tutela de menores; las cuales fueron subscritas por los Gobiernos de los trece Estados concurrentes, el 12 de Junio de 1902.

4ª.—De 16 de Mayo á 7 de Junio de 1904. Los representantes de los Gobiernos de Alemania, Austria-Hungria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Italia, Japón, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Portugal, Rumania, Rusia, Grecia y Suiza, convinieron en llevar á la aprobación de sus Gobiernos proyectos de convenciones sobre los siguientes puntos: 1°. procedimiento civil; 2°. conflictos de leyes en materia de sucesiones y testamentos; 3°. conflictos de leyes sobre los efectos del matrimonio sobre los derechos y deberes de los esposos con relación á las personas y bienes; 4°. interdicción y medidas protectoras; 5°. quiebra.

Hemos expuesto con cierta proligidad estos antecedentes, con el solo objeto de presentar en síntesis el desarrollo que ha adquirido hasta ahora la obra de la codificación, no solo en el sentido de las sanciones y la autoridad creciente que alquieren las Conferencias europeas sobre tales materias, sino tambien para que pueda compararse la obra de aquellas con las de América, respecto al concepto jurídico, al contenido y alcances que los jurisconsultos y los Gobier-

nos atribuyen al anhelado Código de Derecho Internacional Privado. La comisión que hubiera de constituirse, segun nuestro proyecto, tendrá asi material y fuente doctrinal copiosa para la tarea propia, y para definir con mayor exactitud el contenido y las divisiones metódicas de su trabajo.

III

La mayor parte de los proyectos presentados sobre esta proposición del Programa, en cuanto se refieren al Código del Derecho Internacional Público, reconocen la conveniencia de eliminar una tarea de carácter puramente teórico, y por tanto la de contraerse al estudio de cuestiones de interés real de las Naciones que hayan de suscribir los respectivos convenios. Si la Comisión que trazó el Programa de la Conferencia hubiese tenido en vista la primera idea, habría sin duda, recomendado alguno de los proyectos de código existentes, los cuales sistematizan la ciencia en forma dispositiva é imperativa, adelantándose idealmente al que será acaso en un porvenir remoto, el término de las relaciones entre los Estados soberanos.

Parece racional pensar que el "Derecho Público Europeo", del que participa la América toda, como parte integrante de la civilización occidental, y de cuyas doctrinas y normas jurídicas ha alimentado su propio derecho positivo, han de experimentar transformaciones de índole geógrafica, territorial, étnica, histórica, que, sin desvirtuar la naturaleza y espíritu del derecho de la Europa, vienen á imponer en éste cierta variante, limitada solo á satisfacer aquellas condiciones que ningun legislador puede alterar ni menos suprimir: no puede acortar ó empobrecer, ni ensanchar ó estrechar el cause de los grandes rios navegables, ni distribuir ó configurar los territorios de manera diversa á lo que fueron por

la naturaleza, ni suprimir las altas y ramificadas montañas que surcan el continente, ni transformar en un día el sedimento histórico secular dejado por la civilización, las costumbres y las tradiciones legislativas, entre las cuales se educaron todas las generaciones anteriores de los pueblos de América. Y así, el derecho de gentes positivo, que segun lo expresan Holtzendorff y Bonfils, "se halla en estado de permanente evolución, de transformación constante, y no llega jamás á una conclusión dogmática completa, capaz de seguir en vigencia en el presente y el porvenir", es una serie de luchas constitutivas de la vida comun de las naciones, en sus conflictos y armonias incesantes, y ellas van, como en el proceso de la ley comun interna, constituyendo leyes históricas ó sociales, que el Estado ó la conciencia jurídica del medio que lo rodea, convierten en mandatos.

No obstante, la continua labor de organización de esta ciencia, formada de influencias recíprocas de los tratados y de las doctrinas, va por grados acercando la conclusión del cuerpo completo de prescripciones que llevan una fuerza obligatoria, la de las convenciones que las originaron, los usos y costumbres, y la sanción de la conciencia civilizada, y de las grandes potencias, ó núcleos transitorios de ellas. "Supuesto, como dice un jurisconsulto brasileño, que en su estado presente el derecho internacional forma un todo vivo y orgánico, dominado por un espiritu comun, y bajo la acción de afinidades íntimas, todavía es cierto que él se compone de asuntos que ofrecen una grande variedad de caracteres, los cuales difícilmente se prestan á ser distribuidos en clases diversas, constituida cada una por atributos ó notas específicas ligadas por principios superiores"; pero los códigos ya formulados no son en su totalidad puras teorías, porque tienen el mismo carácter positivo de las obras doctrinales, desde que

tambien éstas reflejan los resultados de la experiencia y de la historia, y ya que no se puede sino como *desiderata* futuros una sanción total, pueden grupos numerosos de Estados, por el sistema de las uniones más ó menos extensas, acercarse al final de aquel propósito, ó constituir núcleos de materias de interés palpitante para aquellas, que, sancionadas á la vez, ó sucesivamente, llegasen á formar un verdadero Código, ó la base angular de un futuro código más amplio.

Entretanto, como modelos sistemáticos de obras de esta clase, no siendo abundantes, y por tanto fáciles de enumerar, son conocidos los siguientes proyectos, algunos de los cuales gozan de merecida y universal autoridad: a) *Saggio di codificazione del diritto internationale*, de A. Paroldo, Génova, 1851; b) *Précis d' un code de droit international*, de Danim Petrushevecz, Leipzig, 1861; c) *Outlines of an International Code*, de David Dudley Field, New York, 1876, d) *Le Droi International Codifié*, de Bluntschli, 1863; e) *Il diritto internationale codificato é la sua sancione giurídica*, de Pascual Fiore, 1898; f) y pueden agregarse las célebres *Instrucciones* de Lieber, de 1863, para los ejércitos en campaña de los Estados Unidos, y la serie de los tratados históricos que desde Viena hasta La Haya, vienen elaborando el Derecho Público de las Naciones modernas.

La obra de la codificaciòn del Derecho Internacional Público no es, pues, una utopía, por más distante que pudiera hallarse el término de su realización definitiva é integral, y bastaría para demostrarlo, el hecho de existir la coincidencia de intereses políticos de un grupo de Estados sobre un determinado grupo de cuestiones, y que esta armonía se traduzca en una convención práctica. El deseo comun de las Naciones de América se ha manifestado ya en dos Conferencias generales, en la de México por el citado acuerdo de 27 de Ene-

ro de 1902 sobre nombramiento de la Comisión de Jurisconsultos, y la actual, en cuyo programa figura el mismo tema que tratamos de resolver por medio del adjunto proyecto.

Ni puede limitarse el precedente á estas solas reuniones, pues es familiar la historia de los Congresos políticos americanos, proyectados ó realizados en 1822, 1826, 1847, 1880 y el que dispuso convocar el Gobierno de Colombia por ley de 19 de Noviembre de 1898, es decir, "de un Congreso Internacional formado de Plenipotenciarios de las Repúblicas Latino-Americanas, con el objeto de definir la condición de los extranjeros en América, y los *otros principios de Derecho Público americano* que el mismo Congreso halle conveniente fijar". Entre las cuestiones que se proponía someter al estudio de este Congreso se mencionaban el arbitraje, la colonización extraña á la América, la integridad territorial, el tránsito interoceánico y fluvial, el corso, la extranjería, la extradición y la excepción de los reos políticos y definición del bloqueo.

Entre los últimos problemas discutidos ó resueltos por congresos é institutos, ó por los hechos mismos durante las últimas guerras, la Conferencia de La Haya, en su noble labor de suprimir gradualmente las causas de los conflictos armados, por la constitución cada vez más perfecta de los medios jurídicos, ha estipulado en 29 de Julio de 1899, bases para resolver, aclarar ó definir con mayor precisión y espíritu de justicia, los actos comprendidos en estos tópicos.

1°.—Leyes y costumbres de la guerra terrestre;

2°.—Adaptación á la guerra marítima, de los principios de la Convención de Ginebra, de 22 de Agosto de 1864;

3°.—Prohibición, por cinco años, de lanzar proyectiles ó explosivos desde los globos ú otros medios de naturaleza semejante;

4°.—Prohibición del empleo de proyectiles que diseminan gases nocivos, y el uso de balas explosivas;

5°.—Proposición para discutir en la próxima Conferencia las cuestiones relativas á los derechos y deberes de los neutrales, la inviolabilidad de la propiedad privada en la guerra marítima y el bombardeo de puertos, ciudades y aldeas por fuerzas navales.

No son estas solas las cuestiones que las guerras últimas, en territorios del nuevo como del viejo continente, han puesto en tela de juicio ante el criterio jurídico, sino las que se derivan de los últimos inventos en la aplicación de la electricidad á las comunicaciones, en particular, al empleo de la telegrafía sin hilos en la guerra, en conflicto con los derechos de la soberanía de los Estados intermedios, lo que indujo al Gobierno de S. M. Británica á adoptar reglamentos que entran en el dominio del Derecho Internacional, y la clasificación de una cantidad de artículos, del punto de vista del contrabando de guerra.

Estas materias, aunque surjan de la experiencia ó la iniciativa europea, deben interesar á la América, empeñada en aportar al progreso del Derecho de Gentes, el contingente de su propia observación ó de sus caracteres físicos y sociales exclusivos.

Era, pues, imposible para la Comisión, sin verse obligada á entrar en un orden de estudios que habría sido contrario al límite fijado á la Tercera Conferencia, detenerse á formular la nómina de los tópicos que habrán de ocupar la atención de las comisiones codificadoras: esto habría valido acaso tanto como trazar los proyectos de códigos directamente, y entonces buscó la fórmula consignada en su artículo 5°, que se limita á recomendar:

1°.—A la Comisión que deba redactar el proyecto del

Código de Derecho Internacional Privado, que tenga en cuenta las convenciones y tratados existentes entre las Naciones de América y especialmente los tratados de Montevideo de 1889 y de México de 1902;

2°.—A la que se encargase del proyecto de Código de Derecho Internacional Público, además de las cuestiones que los respectivos Gobiernos indicasen por comunicaciones especiales, ó por intermedio de sus representantes en la Junta de Jurisconsultos, aquellas materias ó puntos sobre los cuales existiese acuerdo entre los tratados y leyes de los respectivos Estados de América, los que signifiquen un progreso jurídico efectivo, ó que tiendan á eliminar causas de desinteligencias ó conflictos entre ellos.

Por tal método se conseguía un triple objeto de indudable conveniencia y necesidad: no limitar ni obstruir la acción de los Gobiernos para pedir la inclusión de asuntos de verdadero interés político, social ó jurídico de sus Estados, y que no hubieran sido previstos por la Conferencia; no coartar la libertad de iniciativa ó de ciencia de los Jurisconsultos, quienes al mismo tiempo llevarán las instrucciones de los mandantes para incluir temas de índole práctica, nacidos del estudio previo que ellos realizarán por sí ó con el auxilio de especialistas, en caso necesario, de los antecedentes de cada país, de los documentos legislativos preexistentes, ó de los adelantos irrecusables del Derecho de Gentes universal.

En cuanto al argumento que pudiera formularse contra el proyecto,—pues es corriente en toda empresa de este género, sobre su caracter utópico, sobre la dificultad de realización, sobre el prejuicio de la inacción de todos los Gobiernos llamados á darle cumplimiento,—todo el texto del convenio se halla combinado para hacer posible y fácil su ejecución desde que ella estriba en la voluntad de los propios Estados,

los que con ello manifestarán á la vez decisión de ratificar la obra de las delegaciones, y su propósito de dar á las Conferencias Americanas un carácter de seriedad que nadie estaría autorizado para poner en duda.

De tal manera, no solamente llegarán á desvanecer todo motivo de conflictos de leyes privadas sobre personas y cosas, relaciones de familia ó de negocios, formas procesales y otras, sino que, al preocuparse de resolver por reglas permanentes las posibles causas de desinteligencias políticas, habrán contribuido á la tarea en que las más sabias instituciones jurídicas del mundo se hallan empeñadas, en favor de la formación de un Código de Derecho Privado, y al mismo tiempo, á consolidar más hondamente la paz Internacional en América.

Se ha preocupado la Comisión de establecer algunas reglas de procedimiento para la Junta de Jurisconsultos, en atención á salvar los primeros pasos de su organización y primer impulso en la tarea, siguiendo en esto el ejemplo de las últimas convenciones de La Haya, en las cuales la división del trabajo, fundada sobre la división metódica de la materia, ha quedado ya consagrada como un medio, acaso único, de afrontar tareas como esta. Ha atribuido á la Junta facultades suficientes para que pueda desenvolverse con amplitud y soltura, sin reatos reglamentarios, siempre incómodos, y sin restricciones de procedimiento que embarazan las mejores iniciativas.

Cree la Comisión que estas consideraciones bastan para dar una idea del espíritu y ventajas del proyecto que tiene el honor de someter á la aprobación de la Conferencia, y se permite afirmar que si se logra dar cima al propósito de constituir la Junta de Jurisconsultos y favorecer sus tareas con providencias necesarias y oportunas, que ninguna dificultad

puede ocasionarles, la Tercera Conferencia será una de las más fecundas y meritorias, porque habrá realizado una obra vivamente anhelada por los representantes más altos del pensamiento jurídico de la época.

Saludamos al señor Presidente con nuestra más distinguida consideración.

Rio de Janeiro, 22 de Agosto de 1906.

Señor Presidente de la Tercera Conferencia Internacional Americana, doctor D. Joaquin Nabuco.

COMISION IV

Codificación y Naturalización.

Constitución de la Junta de Jurisconsultos.

Artículo 1°.—Una Junta Internacional de Jurisconsultos, que se compondrá de un Representante por cada uno de los Estados signatarios, nombrado por su respectivo Gobierno, se constituirá para tomar á su cargo la preparación de un proyecto de Código de Derecho Internacional Privado y otro de Derecho Internacional Público, que reglen las relaciones entre las Naciones de América. Dos ó más Gobiernos pueden nombrar de acuerdo un solo Representante, el cual en este caso tendrá un voto.

Art. 2.°—Las comunicaciones de los nombramientos de los miembros de la Junta serán dirigidas por los Gobiernos que se adhieran á la presente Convención, al de los Estados

Unidos del Brasil, el que podrá disponer lo conveniente para hacer efectiva la primera sesión.

Estos nombramientos serán comunicados al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil antes del 1° de Abril de 1907.

Art. 3.°—La primera reunión de la Junta se realizará en la ciudad de Rio de Janeiro en el transcurso del año 1907, y se considerará constituida cuando se hallen reunidos los Representantes de doce, por lo menos, de los Estados signatarios.

La misma Junta designará las fechas y lugares de sus reuniones posteriores, siempre que el plazo de la última permita comunicar á los Gobiernos alguno de los proyectos concluidos, ó partes importantes de los mismos, un año, por lo menos, ántes de la fecha que se designará para la Cuarta Conferencia Internacional Americana.

Art. 4.°—Reunida la Junta con el objeto de organizarse y distribuir el trabajo entre sus miembros, podrá dividirse en dos comisiones distintas que se ocupen, la una de preparar el proyecto de Código de Derecho Internacional Privado y la otra el de Derecho Internacional Público, debiendo en este caso proceder separadamente hasta la terminación de su mandato, ó en la forma de la cláusula final del artículo 3°.

Una y otra comisión pueden recabar de los Gobiernos la adscripción de peritos especiales para determinados estudios, en vista de la más pronta y eficaz terminación de sus proyectos, pudiendo fijar plazos razonables para su presentación.

Art. 5°.—Con el objeto de determinar las materias que deben comprender los proyectos, la Tercera Conferencia Internacional Americana recomienda á las comisiones que presten atención preferente á los principios y puntos que hayan sido objeto de acuerdos uniformes en los tratados y convenciones,

y en que exista conformidad entre las leyes nacionales de los Estados de América, y especialmente tener en cuenta los tratados de Montevideo de 1889, los proyectos adoptados en la Segunda Conferencia Internacional celebrada en México en 1902, y los debates á que unos y otros dieron lugar y de más cuestiones que importen un progreso jurídico efectivo, ó que tiendan á la eliminación de causas de desinteligencias ó conflictos entre aquellos mismos Estados.

Art. 6°. —Los gastos que demande la preparación de los proyectos, inclusos los de los estudios técnicos que se requiriesen, de acuerdo con el artículo 4°, serán abonados por todos los Estados signatarios en la misma proporción y forma establecidas para el sostenimiento de la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, de Washington, con excepción de honorarios, de los miembros de la Junta, que serán pagados por cada Gobierno á los que hubiese nombrado.

Art. 7°.—La Cuarta Conferncia Internacional Americana hará constar en uno ó más tratados los principios sobre los cuales se obtuviere acuerdo, procurando su adopción y ratificación por las Naciones de América.

Art. 8° —Los Gobiernos que tengan á bien ratificar la presente Convención, lo harán saber al de los Estados Unidos del Brasil, á fin de que dicho Gobierno lo comunique á los demás por la via diplomática, haciendo este trámite las veces de canje.

Rio de Janeiro, 21 de Agosto de 1906.

NÚMERO 9.

(Resolución)

Naturalización.

Artículo 1°.—Si un ciudadano nativo de cualquiera de los paises firmantes de la presente Convención, y naturalizado en otro de éstos, renovase su residencia en el país de su orígen, sin intención de regresar á aquél en el cual se hubiera naturalizado, se considerará que reasume su ciudadanía originaria, y que renuncia á la ciudadanía adquirida por dicha naturalización.

Art. 2°.—La intención de no regresar se presumirá cuando la persona naturalizada resida en el país de su orígen por más de dos años. Pero esta presunción podrá ser destruida por prueba en contrario.

Art. 3°.—Esta Convención se pondrá en vigencia entre los paises que la ratifiquen, tres meses despues de la fecha en que comuniquen dicha ratificación al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil; y si fuere denunciada por cualquiera de ellos, continuará en vigencia por un año más, á contar desde la fecha de dicha denuncia.

Art. 4° —La denuncia de esta convención por cualquiera de los Estados signatarios se hará ante el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil, y solo surtirá efecto respecto del país que la hiciere.

(13 de Agosto de 1906).

NÚMERO 10.

(Resolución)

Sección de comercio, aduanas y estadística

Artículo 1°. – El Consejo Directivo de la Oficina de

las Repúblicas Americanas, creará una sección especial de su dependencia, que se denominará de Comercio, Aduanas y Estadística Comercial, debiendo encargar de su dirección á una persona especialista en las materias de su incumbencia.

Art. 2°.—Esta Oficina tendrá como principal propósito hacer un estudio especial de la legislación aduanera, reglamentos consulares y estadíticas comerciales de las Repúblicas de América, é informar al Consejo Directivo de dichas Repúbicas, á la brevedad posible y á más tardar un año antes de que se reuna la próxima Conferencia Internacional Americana, sobre las medidas que se deben adoptar á fin de ob tener:

a) La simplificación y uniformidad, en lo posible, de las leyes aduaneras y consulares que se refieren á la entrada y despacho de los buques y mercancías;

b) Uniformidad de las bases sobre que han de formarse las estadísticas oficiales de todos los países americanos;

c) La mayor circulación posible de datos estadísticos y comerciales y el mayor desarrollo y ampliación de las relaciones comerciales entre las Repúblicas Americanas;

d) Que las aduanas de los países Americanos indiquen los derechos que deban pagar los artículos de importación, cuando se les envíe una muestra de dichos artículos.

Art. 3°.—La Comisión que se nombre en cada país, de conformidad con la resolución adoptada por la Tercera Conferencia Pan-Americana en su sesión de 13 de Agosto, se encargará de reunir los datos requeridos por la Sección de Comercio, Aduanas y Estadística de la Oficina de las Repúblicas Americanas.

Art. 4°.—El Consejo Directivo, una vez presentado el informe, lo comunicará, inmediatamente, á los Gobiernos de las Repúblicas de América, á fin de que sea debidamente es-

tudiado y pueda servir de base para las instrucciones á los Delegados á la Cuarta Conferencia.

(16 de Agosto de 1906.)

NÚMERO 11.

(Resolución)

Relaciones Comerciales.

La Tercera Conferencia Internacional Americana resuelve:

Artículo 1°.—La Oficina de las Repúblicas Americanas, previa la reunión y estudio de los antecedentes que sean necesarios, elaborará un proyecto que contenga las bases definitivas del contrato que sea conveniente celebrar con una ó más compañías de vapares para el establecimiento de líneas de navegación que unan los principales puertos de los paises americanos;

Art 2°.— Estas bases serán puestas, con la debida anticipación, en conocimiento de los Gobiernos signatarios, á fin de que puedan dar instrucciones á sus Delegados con el objeto de que la próxima Conferencia Internacional Americana; se pronuncie á cerca de ellas;

Art. 3°.—Recomendar á los Gobiernos representados en esta Conferencia que, con el objeto de mejorar los medios que faciliten el comercio, promuevan acuerdos entre ellos, estimulando en lo posible el servicio rápido de comunicaciones por las vías férreas, vapores y líneas telegráficas, así como convenciones postales para el transporte de encomiendas, á

fin de que las mercaderías y noticias comerciales circulen con rapidez y economía;

Art. 4°.—Recomendar igualmente á los Gobiernos de los paises signatarios que procuren la conexión entre ellos de las líneas férreas y telegráficas;

Art. 5°.—Recomendar que las mercancías en tránsito por las vías de comunicación de un país cualquiera, sean libres de impuestos, debiendo pagar únicamente los servicios prestados por las instalaciones adecuadas de los puertos ó de los caminos recorridos, en la misma escala que pagan dichos servicios las mercancías destinadas al consumo del país por cuyo suelo se verifica el tránsito.

(23 de Agosto de 1906).

NÚMERO 12.

(Convención)

Privilegios y Marcas de Fábrica, y Propiedad Literaria y Artística.

Artículo 1°.—Las Naciones signatarias adoptan en materia de patentes de invención, dibujos y modelos industriales, marcas de fábrica y comercio, y propiedad literaria y artística, los tratados subscriptos en la Segunda Conferencia Internacional Americana de México, el 27 de Enero de 1902, con las modificaciones que en la presente Convención se expresan.

Art. 2°.—Se constituye una *Unión* de las Naciones de América, que se hará efectiva por medio de dos Oficinas que bajo la denominación de *Oficinas de la Unión Internacional*

Americana para la Protección de la Propiedad Intelectual é Industrial, funcionarán, una en la ciudad de la Habana, y otra en la de Rio de Janeiro, en completa correlación entre sí, y tendrán por objeto *centralizar* el registro de obras literarias y artísticas, patentes, marcas, dibujos y modelos, etc., que se registraren en cada una de las Naciones signatarias, de acuerdo con los tratados respectivos, y á los efectos de su validez y reconocimiento en las demás.

Este registro internacional es puramente facultativo para el interesado, quien queda en libertad de solicitar, por sí mismo ó por medio de apoderado, el registro en cada uno de los Estados en que pida protección.

Art. 3°.—La Oficina establecida en la ciudad de la Habana atenderá los registros procedentes de los Estados Unidos de América, de México, de Venezuela, Cuba, Haití, Santo Domingo, San Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa-Rica, Guatemala, Panamá y Colombia.

La Oficina establecida en la ciudad de Rio de Janeiro atenderá los registros que procedan de las Repúblicas de los Estados Unidos del Brasil, de la República Oriental del Uruguay, República Argentina, Paraguay, Bolivia, Chile, Perú y Ecuador.

Art. 4°.—A los efectos de la unificación legal del Registro, las dos Oficinas Internacionales, que solo se dividen en atención á la mayor facilidad de las comunicaciones, se consideran como una sola, y á este fin se dispone: *a*) que ambas lleven los mismos libros y la misma contabilidad, bajo un idéntico sistema; *b*) que mensualmente se trasmitan entre sí copias autenticadas por los Gobiernos en cuyos territorios tienen su asiento, de todo registro, comunicación ú otros documentos que afecten al reconocimiento del derecho de los propietarios ó autores.

Art. 5°.—Cada uno de los Gobiernos adherentes á la Unión remitirá al fin de cada mes, á la Oficina que le corresponda segun el artículo 3°. copias autenticadas de todo registro de marcas, patentes, dibujos, modelos, etc., y ejemplares de las obras literarias y artísticas que se hubieran registrado en ellas, así como de toda caducidad, renuncia, trasmisión y otras mutaciones que se produjeren en los derechos, de acuerdo con los tratados y leyes respectivas, á fin de que sean comunicados ó distribuidos, y notificados *segun los casos*, por la Oficina Internacional que corresponda, á las Naciones que se hallan en relación directa con ella.

Art. 6°.—El registro ó depósito hechos en el país de orígen, de conformidad con la ley nacional de éste y trasmitido por la respectiva administración á la Oficina Internacional, será notificado por ésta á los demás de la Unión, los que le darán entera fe y crédito, salvo cuando se hallase en el caso previsto por el artículo 9°. del Tratado sobre Patentes, Marcas, etc., de México, y en el de falta de los requisitos esenciales al reconocimiento de la propiedad internacional, si se trata de obras literarias ó artísticas, de acuerdo con el tratado de esta materia subscripto en México.

A fin de que los Estados que forman la Unión puedan aceptar ó rehusar el reconocimiento de los derechos concedidos en el país de orígen, y para los demás efectos legales de dicho reconocimiento, aquellos Estados tendrán un año de plazo desde la fecha de la notificación por la Oficina correspondiente.

En caso de negativa del reconocimiento de una patente, marca, dibujo, modelo, etc., ó del derecho sobre una obra literaria ó artística, por alguna de las administraciones, de los Estados que forman la Unión, la harán saber á la Oficina Internacional con la relación y motivos del caso, para que ésta la trasmita, á su vez, á aquella de donde procede y á la

parte interesada, á los efectos que corresponda segun las leyes internas.

Art. 7°.—Todo registro ó reconocimiento del derecho intelectual é industrial, hecho en uno de los paises de la Unión y comunicado á los demás en la forma prescripta en los artículos anteriores, surtirá los mismos efectos que si hubiese sido registrado ó reconocido en todos ellos, y toda nulidad ò caducidad del derecho, producida en el país de orígen, comunicada en la misma forma á los demás, tienen en éstos los mismos efectos que en aquél.

La duración de la protección internacional derivada del registro será la de las leyes del país que hubiese otorgado ó reconocido el derecho; y si ellas no contuviesen esta disposición, ó no señalasen tiempo, será: para las patentes, de 15 años; para las marcas de fábrica ó de comercio, modelos y dibujos industriales, de 10; y para las obras literarias y artísticas, de 25 años despues de la muerte del autor: los dos primeros plazos pueden renovarse ilimitadamente por los mismos trámites del primer registro.

Art. 8°.—Las Oficinas Internacionales para la Protección de la Propiedad Intelectual é Industrial serán regidas por un mismo Reglamento, proyectado de acuerdo por los Gobiernos de las Repúblicas de Cuba y de los Estados Unidos del Brasil, y aprobado por todas las demás de la Unión. Su presupuesto de gastos, sancionado por estos mismos Gobiernos, será costeado por todos los signatarios en la misma proporción establecida para la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas, de Washington, y se hallará á este respecto bajo el control de los Gobiernos en cuyo territorio tengan su asiento.

A la tasa de los derechos que el país de orígen exija por los registros ó depósitos y demás actos que se derivan del

reconocimiento ó garantía de la propiedad intelectual é industrial, se agregará un emolumento de cinco pesos oro americano, ó su equivalente en la moneda del país donde se verifique el pago, cuyo producto se distribuirá por partes iguales entre los Gobiernos en cuyo territorio funcionen las Oficinas Internacionales y al solo objeto de contribuir al sostenimiento de estas.

Art. 9°.—Además de las funciones prescriptas en los artículos precedentes, las Oficinas Internacionales tendrán las que siguen:

1ª.—Reunir las informaciones de toda naturaleza que se refieran á la protección de la propiedad intelectual é industrial, publicarlas y circularlas entre los paises de América, con la periodicidad conveniente:

2ª —Fomentar el estudio de las cuestiones relativas á dichas materias, á cuyo efecto podrán publicar una ó más revistas oficiales, con inserción de todos los documentos que les remitan las administraciones de los paises signatarios,

3ª.—Hacer presente á los Gobiernos de la Unión las dificultades que se opongan á la más fácil y eficaz aplicación del presente convenio, indicando los medios de subsanarlos ó allanarlos;

4ª. - Concurrir con los Gobiernos de la Unión á preparar conferencias internacionales para el estudio y progreso de las legislaciones; sobre propiedad intelectual é industrial, para las reformas que conviniera introducir en el régimen de la Unión ó en los tratados vigentes sobre la misma materia, y en caso de que tales conferencias se realizasen, los directores de las Oficinas, que no hubieran sido nombrados para representar á algun país, tendrán derecho de asistir á sus sesiones, emitir sus opiniones en ellas, pero no de votar;

5ª.—Presentar al Gobierno del país donde funcionen

una memoria anual de sus trabajos, la que será comunicada á todos los Estados de la Unión.

6ª.—Entablar relaciones de canje de publicaciones, informes y datos concurrentes al progreso de la institución, con las oficinas é institutos similares, y con corporaciones científicas, literarias, artísticas é industriales de Europa y América.

7.ª—Cooperar como agente de cada uno de los Gobiernos de la Unión, para el desempeño de cualquier gestión, iniciativa ú oficios concurrentes á los fines de la presente Convención, ante las administraciones de las demás.

Art. 10.—Las disposiciones contenidas en los Tratados de México, de 27 de Enero de 1902, sobre patentes de invención, dibujos y modelos industriales y marcas de fábrica y comercio, y sobre propiedad literaria y artística, en cuanto á las formalidades del registro ó reconocimiento del derecho en los demás paises que no sean el de orígen, se consideran substituidas por las prescripciones de la presente Convención desde que quede establecida una de las Oficinas Internacionales, y solo con relación á los Estados que concurran á su constitución; en todo lo demás, dichos Tratados quedarán en vigencia, y la presente Convención será considerada como adicional de las mismas.

Art. 11.—Los Gobiernos de las Repúblicas de Cuba y de los Estados Unidos del Brasil procederán á la organización de las Oficinas Internacionales, cuando hayan ratificado la presente Convención por lo menos las dos Terceras partes de las Naciones que corresponden á cada grupo de las enunciadas en el art. 3°. No será necesario el establecimiento simultáneo de las dos Oficinas, pues, habiendo el número antes establecido de Gobiernos adherentes, podrá instalarse una sola, quedando á cargo del Gobierno en cuya sede corresponda la Oficina, to-

mar las medidas que conduzcan á dicho resultado, haciendo uso de las facultades que contiene el artículo octavo.

En el caso ds que se haya establecido una de las dos Oficinas á las que la presente Convención se refiere, podrán acudir á ella, para todos los efectos en la misma Convención previstos, los paises que pertenezcan á grupo distinto de aquél al que la Oficina establecida corresponde, hasta tanto quede constituida la segunda Cuando esta se constituya, la primera le remitirá todos los informes á que el segundo párrafo del artículo 12 se refiere.

Art. 12.—Por lo que respecta á la adhesión de las Naciones de América á la presente Convención, ella será comunicada al Gobierno de los Estados Unidos del Brasil, el que la dará á conocer á los demás, haciendo esta comunicación las veces de canje.

El Gobierno del Brasil notificará, además, esta adhesión á las Oficinas Internacionales, y estas remitirán al nuevo Gobierno adherente un estado completo de todas las marcas, patentes, modelos, dibujos, y obras literarias y artísticas registradas y que á esa fecha se hallasen bajo la protección internacional.

(23 de Agosto de 1906).

NÚMERO 13.

(Resolución)

Policía Sanitaria.

La Tercera Conferencia Internacional Americana reconoce la conveniencia de los principios de Policía Sanitaria

Internacional en que se inspiran la última Convención celebrada en Rio de Janeiro, aplicable á determinada región, y la Convención firmada en Washington el 14 de Octubre de 1905, que es aplicable á todas las Naciones de América, y en tal virtud, recomienda á los paises aquí representados:

1. Que como regla general, adopten dicha Convención Sanitaria Internacional de Washington, adhiriéndose á ella y poniendo en práctica sus preceptos.

2. La adopción de medidas encaminadas á obtener el saneamiento de las ciudades y, especialmente, de los puertos y á conseguir en todo lo posible el mejor conocimiento y la mayor observancia de los principios higiénicos y sanitarios.

3. La Conveniencia de que todos los paises Americanos asistan á la próxima Convención Sanitaria Internacional, que debe celebrarse en la ciudad de México en Diciembre de 1907, y de que den á sus respectivos Delegados á dicha Convención instrucciones para que estudien y resuelvan los puntos siguientes:

A) Medios prácticos de hacer efectiva la segunda de las presentes recomendaciones.

B) Establecimiento y reglamentación en cada uno de los paises Americanos de una Comisión compuesta de tres autoridades médicas ó sanitarias, para constituir, bajo la dirección de la Oficina Sanitaria Internacional establecida en Washington, una Comisión Sanitaria Internacional Informadora de las Repúblicas Americanas, con atribuciones para reunir y comunicarse datos referentes á la sanidad pública y para lo demás que la Convenciòn juzgare conveniente.

C) Establecimiento y reglamentación, en el lugar de la América del Sud que la Convenciòn designe, de un centro de información sanitaria que proporcione á la Oficina Sanitaria Internacional ya existente los elementos necesarios para

cumplir las recomendaciones V, VI y VII sobre Policía Sanitaria, hechas por la Segunda Conferencia Internacional Americana.

D) Establecimiento de relaciones entre la Oficina Sanitaria Internacional establecida en Washington y el *Bureau Sanitaire International*, de Paris, á fin de obtener la mejor información en materias sanitarias y de tomar acuerdos que tiendan al objeto encomendado á una y otra Oficina.

4. De acuerdo con lo prescripto por el artículo 3, inc. *c*, desígnase á la ciudad de Montevideo como residencia del centro informativo sanitario.

(23 de Agosto de 1906).

(ANEXO C.)

El Ferrocarril Pan-Americano.

Informe de la Delegación de Bolivia.

En razón de sus condiciones geográficas, las diversas zonas de la República de Bolivia se comunican con el resto del mundo por varias vías diferentes y por medios de transportes combinados entre las rutas terrestres y la navegación de sus rios.

La región occidental del país, formada por una extensa altiplanicie central entre los dos grandes sistemas de cordilleras que atraviesan su territorio de Norte á Sud, se comunica con el Oceano Pacífico por los puertos de Mollendo, Arica y Antofagasta. La región del Nordeste se comunica con

el Oceano Atlántico por los caminos que llegan á las márgenes de los rios Beni y Madre de Dios, navegándose éstos hasta el Madera y el Amazonas. La región oriental tiene su salida comercial por el rio Paraguay, y el Sudeste de la República por medio de la prolongación del Ferrocarril Central Norte-Argentino, con el rio de la Plata.

Aunque este Informe debería limitarse á un resúmen de las líneas férreas en construcción y en explotación que concurren á completar el vasto plan del Ferrocarril Pan-Americano, la Delegación de Bolivia ha considerado que es de interes actual presentar el plan completo de sus ferrocarriles y vías navegables.

Siguiendo el orden arriba adoptado, comenzaremos por la región occidental de Bolivia, de Norte á Sud.

Las comunicaciones comerciales por el puerto peruano de Mollendo se hacen por medio del ferrocarril llamado de Arequipa, Puno y Cuzco, explotado por una Compañía Inglesa (Peruvian Corporation Ltd.) y que recorre una extensión de 523 kilómetros desde Mollendo hasta Puno. Esa vía es del ancho de 1 metro 40. Desde este último punto, se navega el Lago Titicaca, á una altura de cerca de 12,000 pies sobre el nivel del mar, en una extensión de 169 kilómetros, por medio de vapores pertenecientes á aquella misma empresa, hasta el puerto boliviano de Guaqui, de donde arranca un ferrocarril en actual explotación, que termina en la ciudad de La Paz, en una extensión de 87 kilòmetros.

Las comunicaciones del Centro y Sud se hacen por el puerto de Arica, todavía por medios rudimentarios, y por el puerto de Antofagasta (Chile), de donde parte un ferrocarril que recorre 925 kilómetros hasta la Ciudad de Oruro, en el centro de la altiplanicie Boliviana.

En esta línea, la sección chilena tiene una extensiòn de

435 kilòmetros y la sección boliviana 489. Para ella se ha adoptado la vía estrecha de 75 centímetros, que no ha presentado hasta ahora dificultades en la práctica. La ley general de Ferrocarriles de Bolivia establece la vía de 1 metro de ancho.

Los Gobiernos de Bolivia y de Chile acordaron, en el tratado de 20 de Octubre de 1904, la construcción de un ferrocarril del puerto de Arica al Alto de La Paz, en una extensión aproximada de 480 kilómetros.

Ha sido ya iniciada la construcción de esta línea por la vía de Lluta, con ramales á las solfateras del Tacora y al mineral de Corocoro. La vía recorrerá una extensión aproximada de 300 kilómetros en territorio Boliviano, y se ha adoptado para ella la trocha de un metro.

El día 4 del mes de Julio último se ha iniciado la construcción de un ferrocarril desde Oruro, punto terminal de la línea Antofagasta, hasta la estación de Viacha, sobre la línea del ferrocarril de Guaqui á La Paz. Esta línea tendrá una extensión aproximada de 225 kilómetros y estará terminada en muy poco tiempo, merced á las facilidades del terreno.

Al mismo tiempo, se canstruirá un ramal al rio Desaguadero para empalmar con la línea férrea de Arica á La Paz.

El Gobierno de Bolivia ha contratado tambien la construcción de las siguientes vias férreas que convergen á la red central de los ferrocarriles enumerados:

Oruro á Cochabamba	215	kilómetros
Oruro á Potosí	331	"
Potosí á Tupiza	250	"
Uyuni á Potosí	220	"

Como se ha dicho antes, las comunicaciones de la región Nordeste del país se verifican por los rios navegables que desembocan en el Amazonas. No solo se tratata de construir

el ferrocarril que ha de comunicar los centros de población y de producción de Bolivia con la márgen de los rios navegables, sino de salvar las dificultades que presenta la navegación de las grandes arterias fluviales. Para resolver el primero de estos problemas, el Gobierno de Bolvia ha contratado ya la construcción de un ferrocarril de La Paz á Puerto Pando, sobre el rio Beni, que tendrá una extensión aproximada de 300 kilómetros. Con el fin de resolver el segundo y de dar mayor desarrollo al comercio entre Bolivia y el Brasil, el Gobierno de este pais se ha comprometido, en el tratado de Noviembre de 1903, á construir un ferrocarril del Madera al Mamoré, que suprimirá todos lo obstáculos naturales de la navegación.

La región oriental de Bolivia, como se ha dicho antes, se comunica por Puerto Suarez, en territorio Boliviano, sobre la Laguna de Cáceres, en el rio Paraguay, que es navegable hasta su desembocadura. Para facilitar la comunicación de dicho Puerto Suarez con los centros del interior, el Gobierno de Bolivia ha contratado con el Sindicato "Fomento del Oriente Boliviano", la construcción de un ferrocarril de Puerto Suarez á Santa Cruz, en una extensión aproximada de 800 kilómetros. Están á punto de iniciarse los trabajos de esta línea.

El ferrocarril transcontinental, iniciado en el Brasil y cuyo proyecto ha merecido ya un informe favorable del Senado Federal, desde el Puerto de Santa Cruz, (Estado de Bahía) hasta la frontera de Bolivia á la altura de 16 grados de latitud sud, está llamado á tener conexión con esta línea férrea, realizándose así la comunicación rápida entre los grandes Oceanos á traves del centro del Continente.

Finalmente, la región sudeste de Bolivia habrá de comunicarse con el Rio de la Plata mediante la prolongación

que se está efectuando del ferrocarril Central-Norte Argentino hasta Tupiza, punto en el que ha de encontrar la red occidental de los ferrocarriles bolivianos arriba descrita.

En el espacio de cinco años estará entregada á la explotación la red occidental de los ferrocarriles y en cinco años más estará concluido todo este vasto plan de vías férreas combinadas con la navegación de las grandes arterias fluviales que desmbocan en el Oceano Atlántico.

Comprendiendo los ramales en actual explotación, como el de Uyuni á Pulacayo y otros de menor importancia, la República de Bolivia tiene, por lo tanto, en construcción y en explotación, una red de ferrocarriles de una extensión de 3.227 kilómetros.

Rio de Janeiro, Agosto 10 de 1906.—*A. Gutierrez.*— *C.*— *V. Romero.*

(ANEXO D.)

III CONFERENCIA INTERNACIONAL AMERICANA.

BRASIL

Estradas de Ferro em trafego no territorio da República, em 31 de Dezembro de 1905.

DEIGNAÇAO DAS ESTRADAS	EXTENSAO EM TRAFEGO
Administradas pela União:	
	Kilómetros.
Central do Brazil.....	1.617,493

Rio de Oruro	119,793
Oeste de Minas	965,000
Thereza Christina	116,340
	2.818,626

Arrendadas:

Sobral	216,280
Baturité	297,445
Natal a Independencia	171,197
Conde d'Eu	165,000
Recife a S. Francisco	124,789
Central de Pernambuco	179,900
Sul de Pernambuco	193,908
Ribeirão ao Bonito	28,657
Central de Alagôas	150,000
Paulo Affonso	116,000
Bahía ao S. Francisco e Timbó	206,310
S. Francisco	452,310
Central de Bahia	316,660
Minas é Rio	185,038
Paraná	416,995
Porto Alegre a Uruguayana	724,564
Rio Grande a Bagé	283,000
Uruguayana a Alegrete	140,000
Santa Maria ao Uruguay	355,418
	4.723,451

Garantidas pela União.

Caxias a Cajazeiras	78,000
Tram-road Nazareth	65,100
Victoria a Diamantina	91,230
Carangola	223,000

Central de Macahé	42,700
Barão de Araruama	51,440
S. Eduardo a Itapemirim	93,230
Muzambinho (Ramal de Campanha)	86,000
San Paulo-Rio Grande	416,767
Mogyana	553,594
Quarahin a Itaquy	175,597
	1.876,658

Sem garantia da União:

Recife a Limoeiro	182,000
Leopoldina (linha do centro)	331,425
Ramal do Sumidouro	93,070
Entrada de Ferro do Norte	45,340
Corcovado	3,760
Tijuca	7,324
Rezende a Areias	38,810
Bananal	28,000
União Valenciana	63,920
Santos a Jundiahy	139,000
Rio Claro	271,000
Prolongamento de Tres Coracões á Estacão Fluvial	58,000
	1.311,645

Linhas estadoaes:

Bragança	141,000
Anil	7,000
Caxangá	27,200
Olinda a Beberibe	125,320
Sul do Espíritu Santo	80,000
Santo Amaro	36,000

Tram-road de Nazareth	93,000
Ramal de S. Miguel	21,000
Agua Comprida e Candeia	27,190
Santa Isabel do Rio Preto	47,500
Leopoldina	1.917,851
Sant'Anna a Passa Tres	38,000
Ramal Vassourense	6,000
Santa María Magdalena	27,620
Campos a S. João da Barra	40,000
Rio das Flores	62,300
Ramal do Porto da Madama	2,218
Maricá	61,000
Ligacão de Sant'Anna a Santa Isabel.	8,000
Therezopolis	35,000
Agricola de Quissamá	34,000
Usina de S. Sebastião	11,000
Usina de Barcellos	22,730
Tram-road de S. Goncalo	4,500
Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes	763,000
Mogyana	744,406
Sorocabana e Itúana	912,000
Bragantina	52,000
Itatibense	21,000
Araraquara	83,000
Rio Formoso	11,000
Ribeirão Preto	23,000
Ramal Ferreo Campineiro	43,000
Agricola Funilense	41,000
Ribeirão Bonito a Dourado	20,000
Santo Amaro	20,000
Villa Mariana	2,000
Santos a S. Vicente	9,000

Tramway da Cantareira.....	21,100
Sapucachy.....	534,000
Muzambinho.....	152,000
Cataguazes.....	48,200
Bahia é Minas.....	233,870
Juiz de Fóra á Piau.....	58,101
João Gomes a Piranga.....	26,564
Paraopeba.....	12,000
Porto Alegre a Nova Hamburgo.....	44,000
Nova Hamburgo a Taquary.....	47,500
	6.797,170

RESUMO

DEIGNAÇAO DAS ESTRADAS	EXTENSAO EM TRAFEGO
	Kilómetros.
Linhas administradas pela União...	2.818,626
Linhas arrendadas...	4.723,451
Linhas concedidas con garantia.....	1.876,658
Linhas concedidas sem garantia.....	1.311,645
Linhas estadoaes.....	6.797,170
Total.....	17.527,550

(ANEXO E)

Señor Presidente:—Señores Delegados:

En cumplimiento de lo resuelto en la Conferencia de México, y siguiendo el precedente establecido por la Delegación Argentina en esa asamblea, presentamos á la Tercera

Conferencia Internacional Americana un informe sobre la obra realizada ennuestro pais en relaciòn con las recomendaciones de las dos primeras Conferencias, y puntos ó asuntos conexos.

Reducido á este objeto, nuestro informe no puede dar una idea completa del movimiento económico, financiero, social é intelectual de la República Argentina.

Sin embargo, abrigamos la esperanza de que los datos aquí reunidos constituirán una demostración suficiente, aunque limitada, de los esfuerzos realizados por un pueblo jóven y laborioso, que como se ha dicho, "avanza resueltamente por la senda del progreso, exento de otras ambiciones que la de seguir, en paz con todos, labrando honradamente su destino".

I

FERROCARRIL PAN-AMERICANO.

Entre los factores que contribuyen al desarrollo de las actividades y recursos de un país, tienen señalada importancia los transportes terrestres y marítimos; y cuando estos elementos se aplican á las necesidades del tráfico internacional, ellos sirven tambien de vínculo entre los diversos Estados, concurren á estrechar sus relaciones políticas y á desarrollar el intercambio comercial en sus variadas é interesantes manifestaciones.

Respondiendo á estas ideas, el Congreso Pan-Americano de Washington recomendò la construcción de un ferrocarril que ligara á todas ó la mayor parte de las Naciones que en él estaban representadas, como un medio de promover el desenvolvimiento de las relaciones morales é intereses materiales de las mismas, aconsejando á ese efecto la convocación

de una Comisión Internacional. Esta idea fué aceptada por la Delegación Argentina, tanto en el primero como en el segundo Congreso Pan-Americano.

De los trabajos de dicha Comisión tomó cuenta la Conferencia de México, en los informes que presentaron los tres cuerpos de Ingenieros enviados á practicar en el terreno las operaciones preliminares.

Tales informes demuestran, segun lo saben los señores Delegados, la practicabilidad de la obra proyectada, al par que patentizan la conveniencia que ella reportaría á los intereses de todos y cada uno de los Estados del continente. La Conferencia Pan-Americana de México ratificó el voto de la de Washington en favor la contrucción de las líneas complementarias del ferrocarril intercontinental.

Entre las recomendaciones que sobre este punto hizo la recordada Conferencia, figura la de invitar al Gobierno de los Estados Unidos de América, para que, por medio de los representantes diplomáticos del continente acreditados en Washington, solicitara el envio de personas competentes que informasen á cerca de los recursos y demás elementos de conocimientos necesarios.

Respondiendo á esa invitación, el Gobierno de los Estados Unidos comunicó en 1903, al Gobierno Argentino el nombramiento del señor Cárlos M. Pepper, Delegado de aquel pais en la Conferencia de México, para llevar á cabo las recomendaciones expresadas.

El conocimiento que los Honorables señores Delegados tienen del informe que elevó á su Gobierno el señor Pepper, nos exime de entrar en consideraciones detalladas á su respecto, limitándonos á recordar que sus conclusiones son favorables, como lo fueron las del anterior ya citado, y que en él se consignan, con buen acopio de datos, los trabajos efectua-

dos en los paises de América en el sentido de coadyuvar á la obra ferroviaria proyectada.

Por lo que respecta á la Nación que representamos, cábenos la satisfacción de manifestar que su Gobierno ha prestado en todo tiempo seria atención á cuanto se relaciona con el establecimiento de nuevas líneas férreas, y con la ampliación y mejora de las existentes

Al amparo, de leyes liberales se encuentran radicados en el pais, invertidos en empresas ferroviarias, capitales considerables, y si atendemos á la extricta relación que guardan los ferrocarriles con el progreso de los pueblos que sirven bien podemos afirmar que la marcha de los ferrocarriles argentinos refleja de una manera fiel el estado próspero del país y su indiscutible adelanto. (*Memoria de Obras Públicas*, de Octubre de 1904 á Junio de 1905).

Medio siglo habrá en breve transcurrido, desde que se inauguraba en Agosto de 1857, dentro de la capital, la primera sección de ferrocarril en la República Argentina, línea cuya longitud era apenas de poco más de 10 kilómetros.

Desde entonces, el incremento ferroviario en el país ha sido notable, llegando hoy á contar con un total de líneas en explotación que alcanza á 20.591.1 kilómetros.

Este gran paso dado por la República Argentina en el camino del desarrollo ferroviario le ha llevado á ocupar el 10° rango que tiene entre los Estados del mundo, siendo precedida por los Estados Unidos, Alemania, Rusia, Francia, India, Gran-Bretaña, Austria-Hungria, Canadá y Australia.

Veintiun líneas férreas cruzan su territorio en todas direcciones, ligando á la Capital y demás centros de población y comercio importantes, con los puntos más apartados

de sus fronteras, con las Repúblicas de Chile y Bolivia, y con las márgenes de los rios limítrofes con las del Paraguay, Brasil y Uruguay.

El siguiente cuadro completará con detalle de estadística los informes sobre ferrocarriles en la República Argentina.

STICO

COCHES								
								CANTIDAD

CUADRO ESTADISTICO

NOMINA DE LOS FERROCARRILES	EXTENSIÓN EL 30 DE JUNIO DE 1906	CAPITAL EN 30 DE ENERO DE 1906	INTERES PRODUCIDO POR EL CAPITAL EL AÑO 1905	LOCOMOTORAS	FURGONES			VEHICULOS PARA CARGA						COCHES										
					Cantidad	Capacidad	Peso propio	Cubiertos	Abiertos	Para ganado	TOTAL	Capacidad	Peso propio	1ª clase	2ª clase	Mixtos	Dormitorios	Para familias	Restaurant	Para servicio	TOTAL	CANTIDAD Asientos	CANTIDAD Camas	Peso propio
I—Trocha angosta (M. 1.000)	Kilóm.	Pesos oro	%	Núm.		Tons.	Tons.					Tons.	Tons.											Tons.
Central Norte	1,965.1	35.113,517	1.75	116	53	720	660	699	1,148	150	1,997	23,270	15,068	17	19	9	6	—	5	10	66	2,054	118	962
Argentino del Norte	673.2	13.059,337	0.15	34	13	105	124	179	350	48	577	13,376	5,163	11	11	3	4	2	2	2	35	938	72	500
Provincia de Santa Fé	1,502.0	34.666,829	4.44	93	111	1.094	1,196	1,526	1,806	90	3,422	47,574	26,202	19	27	27	16	—	7	16	112	3,455	317	1,479
Central Córdoba (Sec. N.)	884.6	23.801,682	2.24	72	45	372	329	1,166	370	75	1,611	18,355	11,383	18	23	15	15	3	5	5	84	3,391	326	1,220
Central Córdoba (Sec. Este)	208.8	6.451,200	7.04	13	14	140	118	344	310	—	654	8,348	3,919	4	7	6	—	—	1	—	18	577	—	118
Nor Oeste Argentino	196.1	5.401,640	4.31	20	8	68	84	195	319	4	518	7,770	4,443	2	2	8	—	—	2	—	14	722	—	227
Córdoba y Rosario	288.9	11.418,497	4.53	29	32	256	258	375	229	50	654	7,848	4,277	15	15	13	10	—	2	—	55	2,928	188	823
Córdoba y Nor Oeste	153.2	6.618,528	0.63	9	4	40	56	36	44	6	86	1,028	628	7	3	1	—	—	—	1	12	366	—	162
Trasandino Argentino	175.0	7.410,473	0.20	14	10	87	72	39	34	66	139	855	505	5	3	1	—	—	—	2	11	310	5	120
Central del Chubut	70.1	1.008,000	1.54	2	3	18	16	13	44	—	57	314	203	2	1	2	—	—	—	1	6	197	—	37
Total	5,777	144.949,703	2.75	402	293	2,900	2,907	4,572	4,654	489	9,715	138,768	71,796	100	111	85	51	5	24	37	413	14,938	1,026	5,718
II—Trocha media (M. 1.435)																								
Argentino del Este	160.9	5.503,406	2.33	10	6	30	65	100	115	62	277	2,630	1,750	6	6	1	3	—	1	1	18	450	48	185
Nor Este Argentino	662.3	17.540,334	0.72	36	20	80	188	161	110	71	342	4,076	2,648	7	12	12	3	—	3	3	39	1,131	28	453
Entre Rios	758.4	16.513,100	2.73	30	24	176	220	235	175	80	490	9,620	4,992	11	11	11	2	—	3	3	41	2,154	41	863
Rural	225	3.784,000	4.68	15	12	95	81	236	361	28	625	2,618	1,521	2	—	13	1	—	—	—	16	632	4	184
Total	1,806.6	43.430,840	2.04	91	62	380	554	732	761	241	1,734	18,944	10,910	26	29	39	8	—	7	7	114	4,367	121	1,685
III—Trocha ancha (M. 1.676)																								
Andino	482.8	9.672,166	3.75	21	16	152	207	341	218	45	604	10,216	5,679	4	4	2	3	—	—	1	13	716	46	341
Sud de Buenos Aires	4,088.9	143.371,141	6.09	344	316	1,773	3,595	4,374	4,781	999	10,154	139,412	80,304	139	115	4	62	2	30	38	392	20,191	1,494	9,163
Oeste de Buenos Aires	1,555.0	59.885,110	6.36	171	151	1,794	1,520	2,224	1,792	383	4,399	85,770	38,428	75	35	7	22	—	6	7	152	9,104	432	3,827
Buenos Aires y Rosario	1,396.9	66.945,740	6.27	205	156	1,674	1,966	3,981	2,007	334	6,322	110,510	55,717	70	70	29	22	—	12	8	211	13,047	490	5,041
Central Argentino	1,829.6	67.175,552	8.35	145	109	1,560	1,408	2,590	2,142	262	4,994	85,224	45,130	87	36	39	30	—	12	16	220	11,911	776	5,026
Buenos Aires al Pacífico	1,412.4	56.548,800	5.25	164	102	533	1,112	1,886	1,074	279	3,239	70,179	40,993	35	30	13	22	—	9	9	118	6,072	514	3,021
Gran Oeste Argentino	747.0	26.219,259	4.69	90	50	324	748	800	300	100	1,200	20,933	12,707	16	20	8	12	—	6	10	72	4,154	274	1,929
Bahía Blanca y Noroeste	388.4	9.069,480	3.15	31	8	72	98	83	180	25	288	5,680	3,373	2	3	3	—	—	—	1	9	490	2	177
Total	12,502.0	437.987,248	6.24	1,171	908	7,882	10,654	16,279	12,494	2,427	31,200	527,824	282,923	428	313	105	174	2	75	90	1,187	65,685	4,035	28,525
IV—F. F. C. C. Secundarios y Tranvías á vapor	505.5																							
Del Estado	2,782.1																							
Particulares	17,303.5	57.845,020	1.72	171	82	977	991	1,219	1,716	243	3,178	56,862	25,909	32	34	14	12	2	7	13	114	3,708	236	
F. F. C. C. Secundarios y Tranvías á vapor	505.5	568.522,771	5.49	1,493	1,181	10,185	13,124	20,364	16,193	2,914	39,471	628,674	339,715	522	419	213	221	5	99	121	1,600	81,282	4,946	1,803 34,125
Total general	20,591.1	626.367,791	5.14	1,263	1,664	11,162	14,115	21,583	17,909	3,157	42,649	685,536	365,624	554	433	227	233	7	106	134	1,714	84,990	5,182	35,928

Existen, además en construcción, ferrocarriles cuyas líneas tendrán en conjunto 3,581 kilómetros de extensión, de los cuales pertenecen al Estado 1,324 kilómetros y á empresas particulares 2,257 kilòmetros. Fuera de estos, en breve se dará comienzo á la construcción de líneas férreas del Estado, en una longitud de 363 kilómetros.

Finalmente, las líneas del Estado estudiadas tienen una extensiòn de 4,958 kilómetros y las que se encuentran sometidas á estudio, de 2,570 kilómetros.

De las líneas que se enumeran en el precedente cuadro, que son las principales, corresponden al Estado el Ferrocarril Andino, el Central Norte y el Argentino del Norte. Los demás son de propiedad de empresas particulares.—El capital empleado en dichas líneas hasta el 1°. de Enero de 1906 era: en los ferrocarriles del Estado $ oro 57.845.020; en los de empresas particulares $ oro 568.522.771, ó sea en total, $ oro 626.367.791.—En ferrocarriles secundarios y tramways de tracción mecánica, hay invertidos 3.006.356 $ oro.

Es digno de notarse que los recursos de la Nación y de las provincias han contribuido en buena parte á la construcción de ferrocarriles. El Gobierno Nacional ha construido cinco de las principales líneas existentes en la República: el F. C. Andino, el central Norte, Argentino del Norte, Gran-Oeste Argentino y Central Córdoba, con una longitud total de 2,434 kilómetros, invirtiendo en ellas unos ochenta millones de $ oro aproximadamente.

Los ferrocarriles Oeste de Buenos Aires, Provincial de Santa Fé y Provincial de Entre-Rios fueron construidos por los Gobiernos de las respectivas provincias. La longitud total de sus líneas alcanza á 2,000 kilómetros y representan un capital de 56 millones de pesos oro.

De suerte que, á la accción oficial directa se debe la construcción de 4,434 kilómetros de líneas férreas.

Pero la acción de los poderes públicos se ha hecho presente también y ha tenido gran eficacia en el sentido de fomentar la inversión de los capitales extrangeros en la construcción de líneas ferroviarias. La ejecución de casi todas estas obras ha sido auspiciada por el Estado y estimulada por el ofrecimiento de garantías, de tierras, de privilegios y primas, sin los cuales bien puede presumirse que no existiría hoy en la República el enorme desarrollo que sus ferrocarriles han alcanzado.

Con excepción de unos pocos ferrocarriles, el de Buenos Aires á Ensenada, Gran Sud de Santa Fé y Córdoba, Córdoba y Rosario, Central del Chubut, Oeste Santafecino, N. Oeste Argentino y Central Córdoba (sección Este), todas las demás concesiones fueron acordadas con la garantía del 5, del 6 y hasta del 7 p% sobre los capitales invertidos, además de la exención de derechos aduaneros y otras prerogativas.

Posteriormente, por razones de orden económico, hubo necesidad de cancelar las garantías acordadas, y para su rescición se emitieron títulos de fondos públicos de 4 p% de interés y ½ de amortización, por valor de pesos 56.499.754 oro sellado.

Como se ve por las cantidades apuntadas, no han sido ajenos al incremento ferroviario en la Repúblca Argentina la acción decidida de los poderes, y los sacrificios del Tesoro Público, ante la perspectiva del beneficio comun.

Segun informe del señor Secretario de la Comisión del F. C. Internacional, de 16 de Enero de 1896, la sección Argentina de ese ferrocarril tendrá una longitud de 1,143 kilómetros, de la cual había en explotación las líneas de Buenos Aires á Jujuy (993 kilómetros); de modo que, para dejar cumplida por parte de la República la recomendación que sobre este punto formulará la Conferencia de Washington, sola-

mente faltaba la construcción de la línea desde Jujuy hasta la frontera Argentino-Boliviana.

La Delegación Argentina en la Conferencia de México dió cuenta de las diversas medidas adoptadas por los Gobiernos de las Repúblicas Argentina y de Bolivia en el sentido de la proyectada unión ferroviaria.

El acuerdo ajustado entre ellos el dia 11 de Diciembre de 1902 con el objeto de facilitar la ejecución de la Convención de 1894, que autorizaba la construcción del Ferrocarril Internacional, prueba elocuentemente su empeño en contribuir á la realización de la obra recomendada por la Conferencia de Washington.

Consideraron los dos Gobiernos que, contratada ya por el Gobierno Argentino la prolongación del ferrocarril á Bolivia hasta la Quiaca, y practicados los estudios de la sección Boliviana, desde la Quiaca á Tupiza, era indispensable y de gran utilidad la prosecución inmediata de las obras de esta sección.

A tal efecto, el Gobierno de la República Argentina se comprometía en dicho acuerdo á proceder á la prolongación de su ferrocarril Central Norte desde la Quiaca, á Tupiza, ò hasta el punto que un mútuo convenio designara como terminal de la línea, sección cuya propiedad podrá adquirir el Gobierno de Bolivia en cualquier tiempo mediante el pago del valor de su costo.

La línea férrea en dirección á Bolivia tiene actualmente ochenta y un kilómetros en explotación hasta Purmamarca. Está construida completamente hasta Humahuaca, habiéndose vencido, por lo tanto las mayores dificultades opuestas por la naturaleza de la región.

Los trabajos se prosiguen con rapidez, y dado el empeño que los poderes públicos demuestran, es de esperarse que

en un lapso de tiempo relativamente breve, estén ligadas por ferrocarril las ciudades de La Paz, y Buenos Aires.

El Gobierno Argentino se ha preocupado especialmente de llevar sus ferrocarriles hasta las demás fronteras del pais.

Por leyes promulgadas en la República Argentina y en Chile en 27 de Noviembre de 1886, y 13 de Mayo de 1887 respectivamente, quedó autorizada la construcción de una línea férrea que pondría en comunicación directa y rápida á los dos paises.-- Pocos meses despues, en Octubre de 1887, suscribían los representantes de ambas Repúblicas una convención, cuyo próposito expreso era el de hacer prácticas las disposiciones de las precitadas leyes, encaminadas á promover el desarrollo de las relaciones comerciales entre los dos pueblos.

La idea consagrada en las leyes y en la Convención referida está en ejecución. La línea Argentina llega ya hasta el túnel central, y la línea del lado Chileno se aproxima con rapidez. Se calcula que ambas líneas y el túnel central estarán terminados en dos años más y que esta vía directa podrá inaugurarse á fines de 1908 ó principios de 1909. Al mismo tiempo se ejecuta actualmente otra línea del lado de la República de Chile por el Paso de Antuco, buscando ligarse con alguna de las Argentinas, que se dirigen al Sud. Asi, pues, puede asegurarse que antes de muy pocos años habrá doble comunicación ferroviaria entre ambas Repúblicas, lo que fomentará su comercio y consolidará sus sentimientos amistosos

Las otras fronteras de la República han merecido la misma atención del Gobierno, aun cuando las obras respectivas no hayan sido establecidas en convenios Internacionales.

Con el propósito de acercarse á la frontera oriental Argentino-Boliviana, fué construido y entregado al servicio, en 1904, el ramal Perico-Ledesma, y una ley de 1905 ordenó su

prolongación hasta Embarcación, sobre el rio Bermejo.—Comenzando en ese mismo año, el nuevo ramal podrá estar en servicio en 1907, y será prolongado hasta la frontera en las cercanías de Yacuiva.

Otra ley del año 1905 ordenó la construcción de la línea Santo Tomé-Posadas, quedando iniciadas entonces las gestiones para llevarla á cabo. Si el Gobierno del Paraguay prolongara la línea que termina actualmente en Pirapò hasta Itápua, frente á Posadas, la comunicación por ferrocarril entre Buenos Aires y la Asunción quedaría resuelta.

Así ha cumplido la República Argentina la contribucion que tiene señalada en la construcción de la gran vía férrea intercontinental. El año próximo llegará su ferrocarril al límite norte de su territorio, y en poco tiempo más estará vinculada con todas las naciones vecinas con líneas que aumentará el progreso y la fraternidad de la América.

II

COMERCIO.

Nadie puede poner en duda las grandes ventajas del comercio Internacional, del punto de vista social y político. Económicamente este comercio provee á cada pueblo de los artículos que no produce, permitiendo que cada agrupación humana se dedique al trabajo y á la producción que más convenga segun sus hábitos, tendencias, situación geográfica del pais y clima; desarrolla la división del trabajo mejorando la calidad del producto y abaratándolo; aumenta la concurrencia; transforma al mundo civilizado en un solo mercado y es estímulo poderoso para todas las manifestaciones de la actividad humana.

El comercio Internacional es una necesidad de la civilización, y la República Argentina, respondiendo á esa nece-

sidad, se ha distinguido en toda época por su acción decidida y esforzada en favor del establecimiento de relaciones comerciales con las naciones que aun no estaban vinculadas con ella, y de la consolidación y desarrollo de las ya existentes.

En corcordancia con tales esfuerzos, sus relaciones comerciales con los demás Estados adquieren cada dia mayor desarrollo, contribuyendo también en buena parte á ese resultado las facilidades que ofrecen sus comunicaciones internas, fluviales y terrestres, la comodidad de sus puertos y los demás elementos de progreso con que hoy cuenta.

Respondiendo á una ley natural, como pais que produce materia prima y consume artículos manufacturados, es más importante su comercio con las naciones que, por razòn del grado de adelanto de sus industrias, entre otras causas, estén en condiciones de proveerle con ventaja de los efectos que necesite para su consumo, ofreciéndole, á la vez, mercados para la colocación conveniente de los productos de su suelo.

En términos generales, puede decirse que el comercio de la República Argentina consiste, pues, actualmente en la exportación de materias primas y en la importación de artículos de manufactura.

Son objeto principal de exportación los productos de la ganadería, de la agricultura, forestales, de la minería y de la caza. En el año 1905 se exportaron productos de la ganadería por un valor de $ oro sellado 141.042.986. equivalente á un 43 p% de la exportación total; productos de la agricultura, 170.235.235. ó sea el 52 p%; forestales por 7.125.332. (22 p%); de la minería por $ oro sellado 261.516; de la caza por 790.735, etc; y productos varios entre los cuales figuran principalmente el rancho por $ oro 3.388.038. Con excepción de algunos artículos que experimentan una transformaci`n industrial de poca importancia antes de ser exportados, todo lo

demás es materia prima. Los renglones más importantes de la ganadería son los animales vivos ($ 7.189.255.), carnes ($ 20.052.906), cueros ($ 30.509.533), lana ($ 64.312.927), manteca ($ 2. 157.294), sebo ($ 5.321.089), quesos ($ 999.886). En los productos de la agricultura sobresalen: el lino ($ 26. 233.850), maíz ($ 46.537.402), trigo ($ 85.883.241), harina de trigo ($ 5.373.699) y afrecho (3.051.155). El renglón más importante en la exportación de los productos forestales es el extracto y los rollizos de quebracho, que suman $ 6.702.936. La exportación total de 1905 alcanza á $ oro 352.843.841 (ó sea 1.614.219.205 frs.). Es esta la cifra más elevada que acusa la Argentina en toda su existencia.—Los consumidores más fuertes de nuestra exportación son: el Reino Unido, Alemania, Francia, Bélgica, Estados-Unidos y Brasil.

En 1905 representó nuestro comercio de importación un valor total (segun los aforos de la tarifa) de $ 205.154.420, oro, valor que se distribuye entre los principales grupos de mercaderías en la forma siguiente: animales vivos $ 1.307.808 oro, substancias alimenticias $ 13.739.650 oro, tabacos $ 4.455. 408 oro, bebidas ($ 9.167.824), tegidos, materias textiles y sus artefactos ($ 46.218.951), aceites ($ 5.556.061), substancias y productos químicos y farmacéuticos ($ 6.275.786), colores y tintes (1.441.726), maderas y sus artefactos ($ 14.168.163), papel y sus artefactos ($ 4.133.842), cueros y sus artefactos ($ 1.796.844), hierro y sus artefactos ($26.172.285), utensilios y maquinarias para agricultura ($16.532.552), materiales para la locomoción ($ 23.362.431), productos cerámicos ($17. 466.903), materiales para la electricidad ($ 2.934.647), y artículos y manufacturas diversas ($ 5.428.832). Las maquinarias de la agricultura, con excepción de las trilladoras que vienen de Inglaterra, se introducen en la mayor parte con procedencia de los Estados Unidos; los materiales para la utilización de la energía eléctrica de Alemania, y las locomoto-

ras y otras maquinarias para ferrocarriles y fábricas, del Reino Unido. En los orígenes de nuestra importación figura en primera línea el Reino Unido, y luego Alemania, Estados Unidos, Francia, Italia y Bélgica.

Como se vé, por los datos que preceden, nuestro pais ocupa un rango prominente en la América del Sud, en cuanto al comercio se refiere. Pero lo que es altamente sujestivo y refleja con fidelidad su progreso en el orden comercial, es el destino que han tenido las mercaderías importadas.

En el movimiento de importación correspondiente al año 1905, el valor de los artículos clasificados como improductivos, tales como substancias alimenticias, tabacos, bebidas, ropas, telas, artefactos diversos, cerámicas, cristalería, etc., etc., fué de $ oro 104.476.348, alcanzando á $ oro 100.677.872 el de los artículos reproductivos, que comprende animales reproductores, aceites y otras materias de aplicación industrial, colores y tintas, carbòn, substancias y productos químicos, hierro y acero, máquinas, útiles de labranza, materiales de construcción, etc. De modo que entre lo importado corresponde á los efectos reproductivos un 49, 1 p% y un 50, 9 p% á los improductivos. Esta proporción resulta mas halagadora si se la compara con la de años anteriores. En 1896, por ejemplo, un 33, 1 p% de la importación correspondió á los artículos reproductivos, y el resto, ó sea el 66, 9 p% á los improductivos.

El siguiente cuadro estadístico demuestra el movimiento que desde el año 1896 hasta el presente ha experimentado, en el total de nuestras importaciones, la intruducción de artículos productivos é improductivos:

IMPORTACIÓN DE ARTÍCULOS DE CONSUMO

Años	Improductivos (a)		Reproductivos (b)		Totales (c)		Por ciento de lo improductivo sobre el total (d)	Por ciento de lo reproductivo sobre el total (e)
1896	$ oro	74.905.614	$ oro	37.152.388	$ oro	112.058.002	69.9 p%	33.1 p%
1897	" "	66.070.818	" "	32.218.130	" "	98.386.948	67.2 "	32.8 "
1898	" "	69.604.971	" "	37.803.929	" "	107.269.000	64.8 "	35.2 "
1899	" "	77.639.364	" "	39.211.307	" "	116.850.671	66.3 "	33.6 "
1900	" "	76.285.489	" "	37.199.580	" "	113.485.069	67.2 "	67.2 "
1901	" "	75.019.100	" "	38.940.629	" "	113.959.749	65.3 "	34.2 "
1902	" "	67.961.812	" "	35.077.444	" "	103.039.256	66.0 "	34.0 "
1903	" "	76.745.879	" "	54.460.721	" "	131.206.600	58.4 "	41.6 "
1904	" "	102.739.165	" "	84.516.804	" "	187.305.969	54.9 "	45.1 "
1905	" "	104.476.548	" "	100.677.872	" "	205.154.420	50.9 "	49.1 "

Las cifras totales de las importaciones y exportaciones demuestran que nuestro comercio internacional ha crecido notablemente en estos cinco últimos años y que es constante el saldo favorable para la República.

Importación:

	Pesos oro
1901	113.959.749
1902	103.039.256
1903	131.206.600
1904	187.305.969
1905	205.154.420
	740.965.994

Exportación:

	Pesos oro.
1901	167.716.102
1902	179.486.727
1903	220.984.524
1904	264.157.525
1905	322.843.841
Total	1.155.188.719

Bueno es recordar que en 28 de Mayo de 1902 se firmaron los tratados de arbitraje y de amistad con el Gobierno de la República de Chile. Desde 1903 inclusive, la importación y exportación aumentó considerablemente, debido en gran parte á la tranquilidad que esos pactos produjeron en ambos pueblos.

De 1901 á 1905, exportación.....	$ 1.155.188.719
" " " " importación.....	740.665.994
Excedente de la exportación.....,	$ 414.522.725

Este excedente de la exportación (que sigue creciendo á medida que se extiende la zona cultivable y ganadera de la República, debido al aumento de la inmigración y al mayor dsenvolvimiento de la red de ferrocarriles), agregado á los fuertes capitales extranjeros que se incorporan al pais en em-

presas industriales y comerciales, es el secreto ó base de Caja de Conversión, y en consecuencia de la Conversión de hecho del papel monda. Con él pagamos el pasivo externo anual, el servicio de la deuda pública y deudas privadas, dividendos de las empresas extranjeras, fletes de la marina mercante, remesas de los inmigrantes, gastos de los Argentinos en Europa, y por último, se concentran en la Caja de Conversión más de cien millones de pesos oro, llevados voluntariamente por el comercio, que recibe en cambio su equivalente en billetes moneda.

Contribuye tambien, al saldo favorable de la balanza comercial, la industria manufacturera propia, que ha nacido y se ha desarrollado al amparo de una legislación aduanera protectora. El consumo interno de la República es mucho mayor del que aparece en las cifras anteriores; pero nuestra industria manufacturera es modesta. Se contenta, por ahora, con el mercado nacional, y mientras no cuente con el hierro y el carbón, tendrá que renunciar á la exportacion de sus productos (salvo para algunos paises vecinos) y á la concurrencia con los similares en los mercados extranjeros. No obstante, la industria nacional prospera á causa del aumento rápido de la inmigración y del bien estar general en todo el pais, y el Gobierno ha podido iniciar una política aduanera más liberal, suavizando prudente y paulantinamente los derechos aduaneros á la importacion.

Dadas las cifras y antecedentes que someramente acabamos de exponer, se comprenderá que la situación comercial de la República Argentina es favorable. En proporción á su escasa población, produce más que muchos paises del mundo artículos todos de primera necesidad y de consumo universal, y no necesita asegurar mercados extranjeros para los productos de su industria manufacturera.

Estudiemos ahora el comercio Argentino con relación á los paises que envían ó reciben productos de la República. El cuadro siguiente comprende los últimos cinco años:

La importación y exportación por procedencia y destinos durante el quinquenio de 1901 y 1905 tomados de los anuarios de la Estadística Nacional

---

Valores expresados en pesos oro

PROCEDENCIAS Y DESTINOS	1901	1902	1903	1904	1905
I—IMPORTACION					
Alemania	16.724,549	13.229,275	16.962,502	24.926,278	29.083,027
Bélgica	8.688,657	5.484,233	5.448,872	9.069,123	8.727,07[illegible]
Bolivia	138,732	122,015	125,458	108,243	128,23[illegible]
Brasil	4.386,047	4.583,645	5.350,976	6.032,973	5.328,004
Cuba	43,679	106,781	373,181	571,870	505,062
Chile	111,076	213,189	200,473	469,534	609,079
España	3 912,536	3.166,902	3.574,591	4.797,996	5.720,872
Estados Unidos	15.533,639	13.305,513	16.733,067	24.473,877	28.920,443
Francia	9.959,541	9.243,071	12.708,238	17.109,716	21.248,202
Italia	14.736,103	12.265,003	14.702,193	19.127,902	20.284,[illegible]73
Paises Bajos	573,419	622,359	790,960	1.007,039	1.288,995
Paraguay	1.767,[illegible]44	1.469,510	1.509,839	1.569,119	1.010,917
Portugal	68,939	89,794	214,272	271,384	300,901
Reino Unido	36.460,808	36.995,460	44.826,749	64.517,103	68.391,043
Uruguay	679,236	744,694	760,677	862,020	1.023,012
Demás procedencias	175,144	1.397,712	7.374,546	12.391,192	11.913,077
Totales	113.959,749	103.039,256	131.226,600	187.305,969	205.154,[illegible]20
II—EXPORTACION					
Africa	2.891,259	8.285,387	9.170,910	4.941,314	5.524,358
Alemania	21.479,882	22 939,881	26.812,873	29.522,112	37.058,221
Bélgica	13.457,731	13.760,219	20.143,012	17.566,034	20.780,850
Bolivia	541,049	600,368	450,597	392,498	539,574
Brasil	9.722,488	8.368,742	8.545,127	10.427,012	13.039,395
Cuba	366,183	470,991	164,933	282,719	420,525
Chile	368,173	684,113	1.170,778	1.440,266	1.510,831
España	2.131,713	2.025,428	2.035,555	1.923,892	2.334,822
Estados Unidos	9.296,454	10.037,576	8.126,346	10.214,989	15.717,458
Francia	28.637,121	29.587,457	34.294,945	30.596,559	37.594,281
Italia	4.318,950	4.215,756	4.338,554	4.344,952	6.468,941
Paises Bajos	1.753,931	2.834,288	4.546,958	3.500,834	3.761,377
Paraguay	216,053	212,212	173,904	216,468	330,238
Portugal	7,704	113,473	101,093	88,977	23,191
Reino Unido	20.920,750	35.084,066	35.600,922	36.345,139	44.826,670
Uruguay	3.710,663	3.673,633	4.188,532	5.020,526	6.705,016
Demás destinos	38.715,986	36.593,137	61.119,485	107.233,234	126.208,133
Totales	167.716,102	179.486,727	220.984,524	264.157,525	322.843,841

De este cuadro y en la columna correspondiente á 1905 aparece que la República ha *importado*:

Del Reino Unido.....	$ O. S.	63.391.043
De Alemania.....	"	29.083.027
" Estados Unidos.....	"	28.920.443
" Francia.....	"	21.248.202
" Italia.....	"	20.284.673
" Bélgica.....	"	8.727.076
" España.....	"	5.726.872
" Brasil.....	"	5.328.004
" Paraguay.....	"	1.616.917
" Uruguay.....	"	1.023.612
" Chile.....	"	669.679
" Bolivia.....	"	126.251

Rsulta que los Estados Unidos figuran en tercer lugar. Son superados por la Inglaterra en $ 39.470.600 O. S., y se encuentra en igualdad de condiciones con Alemania. El Brasil figura en octava categoría. De los otros paises vecinos, Paraguay y Uruguay siguen en orden de importancia, y Chile y Boliva representan cifras por demás modestas.

La Repúbica ha *exportado*:

Para Inglaterra	$ O. S.	44.826.670
" Francia	"	37.594.281
" Alemania.....	"	37.058.221
" Bélgica.....	"	20.780.850
" Estados Unidos.....	"	15.717.458
" Brasil	"	13.039.395
" Uruguay.....	"	6.705.016
" Chile.....	"	1.510.831
" Bolivia.....	"	539.574
" Paraguay.....	"	330.238

En las exportaciones Argentinas los Estados Unidos

ocupan el quinto lugar y el Brasil el sexto. Los Estados Unidos son superados por la Inglaterra en 29.000.000 de pesos oro, y por Francia y Alemania en 22.000.000 de pesos aproximadamente.

Nuestro intercambio con Bolivia, Paraguay y Chile es aun insignificante á pesar de tratarse de paises vecinos. Pero es de augurar que aumente en el porvenir, una vez que se terminen las líneas férreas internacionales que se construyen con actividad. Tanto en Chile como en la República Argentina, existe ya una fuerte opinión pùblica favorable al régimen del tratado de 1856, es decir, á la eliminación de toda aduana terrestre para los productos de uno y otro pais.

Con respecto á la República del Uruguay, el intercambio existente es muy favorable para la Argentina, debido, en gran parte, á la estrecha vinculación y vecindad de los dos paises, lo que permite la importación de algunos productos de nuestra industria manufacturera, á más de la materia prima que le enviamos.

Con el Brasil nuestro intercambio es ya importante.

La República importa del Brasil 5.328,004 pesos oro, y exporta para el mismo pais 13.039.395 pesos O.S., en diversos productos, siendo los principales, el café y la yerba canchada y molida en la importación, y en la exportación el trigo y la harina. Son dos mercados que se necesitan para la provisión de productos que respectivamente no producen, y cuyo comercio recíproco es de dificil competencia por razones de vecindad y de baratura en los fletes.

En vista de estos datos y antecedentes, es de esperar que el intercambio entre la República Argentina y los paises vecinos siga en aumento, y que á los vínculos de amistad recíproca se agregue el interés comercial é industrial, contribuyéndose así á la prosperidad y unión de todos los pueblos de este extremo de la América. La prosperidad material y

la cultura intelectual son fuerzas conservadoras. Ellas fomentan y aseguran la paz externa é interna. La República Argentina desea vivamente la prosperidad de los países vecinos y, extendiendo la zona de sus legítimas aspiraciones, el progreso de todas las Repúblicas y pueblos hermanos de la América.

Nuestro comercio con los Estados Unidos sigue en aumento:

	Importaciones de los E. U. á la Argentina	Exportaciones argentinas á los E. U.
	$ O. S	$ O. S.
1901.....	15.533.639	9.296.454
1902.....	13.305.515	10.057.576
1903.....	16.733.067	8.126.346
1904.....	24.473.877	10.214.989
1905.....	28.920.443	15.717.458

Los principales artículos de importación son: las máquinas para la agricultura y otras aplicaciones, maderas, pino, kerosene. En hilo para segadoras hemos importado en 1904 la enorme suma de 1.756.000 pesos oro.

En lo que se refiere á la exportación se cuentan como principales artículos, cueros, lanas y demás productos ganaderos, extracto y rollizos de quebracho.

En otra parte de esta Memoria hemos visto que los Estados Unidos ocupan el tercer lugar en las importaciones á la República Argentina y el quinto en las exportaciones.

El dato siguiente es por demás sugestivo. La exportación de lanas argentina fue en 1904 de 168.599 toneladas, con un valor de $ O. S. 48.355.002. Mientras tanto los Estados Unidos recibieron únicamente 13.125 toneladas con un valor de 3.811.572 pesos oro, ó sea el 7. 8 p% del to-

tal exportado, habiendo importado en el mismo año un total en lanas de 24.813.000 pesos oro para llenar las necesidades de su industria manufacturera.

Dado el notable desarrollo del comercio de los Estados Unidos y su inmensa expansión, no se explica, á primera vista, su inferioridad en el intercambio con la República Argentina, si se le relaciona con ciertos paises de Europa, como ser el Reino Unido, Alemania, Francia y Bélgica

No obstante, y sin mencionar ciertas causas generales que estudiaremos más adelante, la principal se encuentra en la tarifa proteccionista, y en algunos casos prohibicionista, que impera en aquel pais desde 1824, puede decirse, hasta la fecha, con cortos pero elocuentes intervalos de reacción liberal. Hoy la materia prima de la Argentina está sometida á la tarifa Dingley, que es prohibitiva especialmente para su lana sucia, y mientras tanto nuestros mercados de consumo siguen abiertos para los productos americanos, ó libres de derechos ó con derechos sumamente módicos.

Por nuestra ley de aduana vigente, el alambre para cercos paga el 5 p% *ad-valorem*, y lo mismo los arados, el algodón, el hilo para máquinas de segar, máquinas en general para la agricultura, máquinas de coser, de escribir, motores; el 15 p% el pino spruce, blanco y de tea; y el kerosene 0,03 el litro, habiéndose propuesto en el Honorable Congreso mayor rebaja; entran libres de impuesto los rieles y todo el material destinado á instalaciones de los tranvías eléctricos espécificos, filtros, locomotoras, máquinas de segar, engavillar, ó espigar; máquinas de trillar y toda máquina en general dedicada á la industria; nafta ó petróleo impuro, etc.,etc.

Esta situación perjudicial para la República, especialmente tratándose de la lana, que, en igualdad de derechos no puede competir con la de Australia por razón de su mayor peso y volúmen, ha sido motivo de constante estudio y de di-

versas propuestas de parte de nuestro Gobierno, sin resultado satisfactorio. Ya en 1869 nuestro Ministro acreditado en Washington propuso celebrar un tratado equitativo de reciprocidad comercial. En 1884 el señor Ministro Dominguez inició, nuevas negociaciones, debidamente autorizado por el Gobierno Argentino. Posteriormente el Ministro doctor Zeballos propuso modificar satisfactoriamente para ambos paises situación semejante, y por último, en 1899 se proyectó la Convención Alcorta-Buchanan por la cual los Estados Unidos rebajan el 20 p% á los derechos, á los azúcares, cueros secos ó salados, lanas de primera, segunda y tercera categoría, y en compensación la Argentina rebaja el 50 p% á los diversos artículos de producción americana. Este convenio nunca fue considerado por el Congreso de los Estados Unidos.

Es indudable que cada pais sigue la política comercial que cree más conveniente, de manera que no hay reproche de nuestra parte, sino la simple comprobación de que si el comercio entre la República Argentina y los Estados Unidos ofrece cifras limitadas, no es por culpa de la primera.

Examinado nuevamente el cuadro anterior y sumadas todas las partidas correspondientes á la importación de 1905 (que es el último año), con excepción de 11.913,677 pesos oro, que resultan de procedencias desconocidas, aparece que la República Argentina ha importado de Europa 155.050.788 pesos oro, y de América 38.189.955 pesos oro, ó sea el 246 p%, y ha exportado para Europa 152.848.533 pesos oro; para América 38.263.037 pesos oro, y para África 5.524.338, ó sea menos del 25 p% para América con relación á Europa, sin contar con la enorme cantidad de 126.843.841 pesos oro, cuyo destino no se puede determinar, debido á que representan productos exportados á la orden en localidades intermedias, pero

que en su casi totalidad son tambien dirigidos á diversos paises del continente europeo.

Segun los cuadros estadísticos por procedencias y destinos, resulta que los 38.189.955 pesos oro, importados á la República Argentina en 1905, provienen tan solo de nueve Estados americanos, incluso el Ecuador, que ha enviado productos por valor de 37.060 pesos oro. Damos la lista en orden alfabético: Bolivia, Brasil, Canadá, Cuba, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Paraguay y Uruguay.

Los mismos Estados, siendo reemplazado el Ecuador por el Perú, han recibido los 38.263.037 pesos oro en productos exportados de la República Argentina en el mismo año de 1905.

Y si recordamos ciertos datos numéricos anteriormente expuestos, aparece que de los treinta y ocho millones importados y provenientes de los nueve paises americanos ya nombrados, cuatro representan 36.898.000 pesos oro. Otro tanto sucede con la exportación Argentina, lo que nos habilita para afirmar que el intercambio con la Argentina solo se realiza con cuatro ó cinco Estados de los veinte y uno que forman la familia americana.

Estos datos son por demás elocuentes. Ellos revelan 1°. que el comercio inter-americano con la Argentina es algo más que modesto, si se le compara con el desarrollo con Europa; 2°. que con excepción de cuatro ò cinco Estados americanos, los demás no mantienen relaciones comerciales con la Argentina, porque unos cuantos miles de pesos oro no constituyen intercambio, y 3°. que para que exista en el siglo XX esta pobreza y aislamiento comercial entre naciones civilizadas, deben actuar causas serias, tal vez de difícil remoción.

Es indudable que la supremacia del comercio argentino con Europa se justifica plenamente debido á muchas razo-

nes, entre las cuales recordaremos las siguientes: El comercio con Europa tiene su tradición; se inició desde antes de nuestra emancipación política, y ha seguido sin interrupción durante los noventa y seis años de vida propia que llevamos. Con raros intervalos y pasajeros incidentes, los mercados de Europa siempre han recibido los productos argentinos, debido á sus moderadas tarifas aduaneras. Las comunicaciones con Europa son fáciles, rápidas, directas y relativamente baratas. Como existe fuerte intercambio, es módico el flete para el transporte de los productos, debido tambien, á que todo buque encuentra siempre carga de retorno. El producto manufacturado europeo es de buena calidad, viene bien embalado y llena cumplidamente nuestros gustos y hábitos. La inmigración en la Argentina es europea y fomenta el intercambio con sus respectivos paises. El argentino viaja de preferencia en Europa, y la conoce por lo general, mejor que al resto de América. Como es grande el intercambio, se incorporan á nuestro pais fuertes capitales europeos, creando numerosos bancos y empresas comerciales é industriales, lo que no sucede con las capitales de Estados Unidos. El crédito es amplio y fácil, y el comercio europeo hace sus operaciones y envía sus productos, concediendo plazos para su pago hasta de un año; y por último, el comercio de Europa hace toda clase de esfuerzos para consolidarse en nuestros mercados, estudiándolos y poniéndose en contacto directo con nuestras poblaciones por medio de comisionados viajeros ilustrados y que hablan nuestro idioma.

Conocidos son los esfuerzos realizados por varias de las naciones europeas en busca de expansión comercial, entablándose entre ellas una lucha de competencia sin precedente en el pasado. Alemania, Francia, Inglaterra, se afanan por abrirse mercados en el mundo, y en lucha entre sí y en lucha con los Estados Unidos, que principian á exportar anualmen-

te seiscientos millones de pesos oro en productos manufacturados, agotan, los estados europeos especialmente, todos los recursos imaginables de educación comercial, de crédito, de propaganda, de vinculaciones y de colonización para satisfacer plenamente sus valiosos y propios intereses.

En esta colosal competencia, la República Argentina, como la mayor parte de las naciones americanas, se mantiene á la expectativa, buscando obtener la mayor suma de ventajas para su industria exportadora. Ella no es parte en la lucha manufacturera entablada, y como no hay ni puede haber diferencia de continentes para los intereses comerciales, se encuentra en holgada situación de merecimiento para recibir los productos extranjeros, dando en cambio los propios que son de consumo universal y necesario.

Condición semejante no obsta para que se interese vivamente por el desarrollo del comercio inter-americano, que es nulo para ella, con excepción de los paises vecinos y de Cuba y Estados Unidos; pero comprende que para conseguir este desarrollo se hace indispensable que muchas de las naciones americanas se coloquen en condiciones de poder iniciar el intercambio apetecido.

Paz y población son las dos primordiales necesidades de una gran parte de la América latina, y con la población el trabajo, la producción, el comercio interno, y por último el intercambio internacional y en consecuencia inter-americano. Llenadas satisfactoriamente estas especiales exigencias se presentan á la mente del estadista otros medios adecuados para la expansión de este comercio, entre los cuales puede citarse de preferencia la liberalidad en las tarifas aduaneras, su uniformidad en cuanto á los procedimientos y reglamentos, vías directas de comunicación, sean terrestres como marítimas, pesos y medidas iguales, estadística comercial so-

bre bases también uniformes, intercambio continuo y abundante de publicaciones, moneda de padrón igual ó de fácil reducción, crédito recíproco, libertad de tránsito tanto para las personas como para las cargas, sin las trabas sanitarias consideradas ya innecesarias por la ciencia y la experiencia, y en general, todas las medidas aconsejadas por los congresos realizados en Washington y México.

Y, en lo que se refiere á los Estados Unidos, cuya prosperidad y expansión comercial es asombro de propios y extraños, su comercio inter-americano conquistará la importancia á que aspiran legítimamente los hombres públicos de aquel pais, una vez qne conozcan mejor á las Repúblicas de habla española y se incorporen á ellas con sus capitales y con sus poderosos elementos de trabajo, principiando, como es natural, por modificar liberalmente sus tarifas aduaneras para la materia prima, única riqueza exportable, por ahora, de gran parte de sus hermanas del centro y del sud.

No es utópico esperar que tan bellos ideales se realicen en porvenir no muy lejano, y que el rico continente de la América llegue á ser nuevo centro del mundo productor y comercial para el bienestar de la humanidad civilizada. A ello contribuirán eficazmente los Congresos Pan-Americanos, reunión de estadistas de todas las naciones del nuevo continente y fusión de sus ideas, de sus nobles aspiraciones y de sus variados y légítimos intereses.

III

PUERTOS.

Puerto de Buenos Aires.—Este puerto se compone de dos dársenas, cuatro diques y la parte del Riachuelo hasta el Puente de Barracas. La construcción de los diques y dár-

senas se comenzó en el año 1887 y quedó terminada en el año 1897.

Tiene una extensión total de muelles de 17.188 metros lineales que se descomponen así:

	Metros
Largo de los muelles de los costados Este y Oeste.	7.600
" " las cabeceras	1.796
" del Riachuelo	7.392
" " entrepuerto	400
	17.188

Complementa á este puerto el Dock Sud, construido frente al antepuerto que tiene en su costado Oeste un muelle de 1,000 metros de largo por 30 de ancho y dispone de tres depósitos con aparatos elevadores movidos á electricidad, habilitado en su primera sección para operaciones generales.

La superficie total de aguas del puerto de la Capital es de 67.424.105 metros cuadrados, que la componen 66.660.200 metros cuadrados del puerto construido por Madero y 761.905 del Riachuelo, Dock Sud y Antepuerto.

En el puerto existen actualmente 13 depósitos de mampostería y 7 galpones de hierro, fuera de los 7 de este último material que se construyen en la Dársena Norte.

La capacidad bruta total de los depósitos fiscales es de 563.500 metros cúbicos y la neta de 393.947.

Posee también como elementos hidráulicos de carga y descarga, 87 gruas movibles de 1.500 kilos, 2 de 5.000, 51 fijas de 1.500, 1 de 30.000, 1 de 10.000, 36 ascensores de 1.500, 13 cabestantes de 5.000, y 24 de 1.000.

En el año que rige será dotado de 18 pescantes más con pistones diferenciales cuya adquisición se ha ordenado á la Legación en Londres; así como de 4 de 15.000 y 2 de 10.000. Además se colocarán en el Riachuelo 23 gruas eléctricas de 2.000 kilos de poder cada una.

En vías férreas el puerto de la Capital dispone de 78.648 metros de los que 19.626 lo constituyen las vías de trabajo (carga y descarga), 24.670 las de tránsito, 26.080 las vías para estacionamiento de wagones, y las restantes las curvas de comunicación.

El servicio de tracción está atendido por 15 locomotoras de 35 toneladas, 4 de 42 y una de 15, habiéndose dispuesto la adquisición en todo este año de 400 wagones chatas para 40,000 kilos de carga.

Finalmente, dispone este puerto de dos elevadores de granos, que en conjunto pueden almacenar al rededor de 130,000 toneladas.

Al finalizar el Riachuelo, margen sud, existe el Mercado Central de Frutos que ocupa una extensión de 152.000 metros cuadrados. Su costo ha sido $ 4.155.000 oro y constituye un poderosísimo depósito para los productos de nuestro suelo.

Al puerto de la Capital le dan acceso dos canales, uno al Norte y otro al Sud, los que están valizados con boyas luminosas hasta aguas hondas.

El costo de las obras construidas por la Empresa Madero llegó á 36.626.822 pesos oro. Hay que agregar á esto la erogación que representan los elementos dotados desde que el puerto se libró al servicio público, y que asciende á una suma de importancia.

El Gobierno se preocupa actualmente en dotar al puerto de los elementos necesarios para hacer frente el aumento considerable de las operaciones, y estudia á la vez la ampliación de las obras para responder á las necesidades siempre crecientes del movimiento comercial.

Puerto de La plata.—Este puerto fué mandado construir por el Gobierno de la Provincia de Buenos Ayres, habiendo sus obras dado principio en el año 1883 y terminado

en el año 1890. En 1904 fue adquirido por el Gobierno Nacional con el propósito de aliviar al de la Capital, que resultaba ya estrecho dado el crecimiento enorme de las operaciones, realizadas en muy breve lapso de tiempo.

Este puerto se compone:

1°. de un gran dique de 1,275 metros de largo por 140 metros de ancho;

2°. de un dique de maniobras de 236 metros de longitud y 225 metros de ancho;

3°. de un canal de entrada protejido de 6,417 metros.

Existen también en él dos canales de cabotaje, de los cuales uno ha sido entregado al servicio público, teniendo una longitud de 6.625 metros y terminado por un dique de 300 metros de largo y 50 de ancho.

Tiene siete depósitos, cada uno de 120 metros de largo por diez y ocho metros cincuenta y cinco centimetros de ancho; 28 gruas de un poder de un mil quinientos kilos cada una y 50 kilómetros de vias férreas.

Además de las construcciones anteriores, existen en el puerto de la Plata, la concesión particular, muelles y depósitos, con 1.500 metros de muelles, 6,000 metros lineales de vias férreas y varios galpones de una capacidad aproximada para un millón de bolsas.

Actualmente se proyecta en este puerto prolongar los muelles de Gran Dock hasta las pertenencias de muelles y depósitos, lo que producirá un aumento de 100 p% en su capacidad.

El Gobierno Nacional se preocupa de hacer del puerto de la Plata el punto de la salida preferente de los productos de nuestra exportación, que hasta hoy convergen al de la Capital.

Puerto de Bahia Blanca.—Constituyen este puerto las instalaciones del F. C. del Sud (Puerto White) y del fe-

rrocarril Bahia Blanca N. Oeste (Puerto Galván). La primera de estas instalaciones dispone de los siguientes elementos: 980 metros lineales de muelles para 16 vapores de ultramar; 285 metros más de muelles en línea recta y 25 en curva para cabotaje y ultramar; 10.500 metros de vias para su movimiento interno; 10 pescantes, 12 cabrestantes, 10 trasbordadores de wagones, 5 cintas para conducción de cereales; posee también un elevador de granos de una capacidad de 26,000 toneladas, y un dique para cargas en chatas por medio de cintas.

Existen en construcciòn obras que una vez terminadas harán que los muelles tengan una extensión de 7.760 metros lineales y las vias férreas 18.400, disponiendo de 32 pescantes, 22 cabrestantes y cinco carros más trasbordadores para wagones.

En Puerto Galván existen 180 metros lineales de muelles con cinco vias á alto nivel con correas de elevadores y un trasbordador. Los muelles serán aumentados á 441 metros y 121 metros para cabotaje.

Como medio de facilitar las operaciones del Puerto de Bahia Blanca, el P. E. por decretos de 28 de Febrero en 1906 y 30 de Marzo del mismo año, ha habilitado parte del Puerto Militar que existe en ese mismo paraje, para operaciones de descarga de maderas y artículos de corralón y exportación de frutos del pais.

Puerto del Rosario.—El Puerto del Rosario, cuya construcción se ha concedido mediante licitación pública á una empresa particular (Hensen y Cia), es el segundo puerto de la República por razón de su importancia comercial y el capital empleado en su construcción. A él tienen acceso cinco grandes líneas de ferrocarriles que conducen los productos á exportarse del interior de la República.

Una vez concluidas las obras contratadas dispondrá

este puerto de 3.780 metros lineales de muelles, comprendiendo 370 para dársena y 100 para varaderos; 25 depósitos y galpones, y un elevador de granos de capacidad de 30.000 metros cúbicos.

Cuenta actualmente con los siguientes elementos:

Muelles. — 1.800 metros, de los cuales 1.630 son definitivos y 150 provisorios; hay además 900 metros de muelles particulares. Por otra parte, sobre la Barranca, en una extensión de 4 kms., existen pequeñas construcciones de madera que permiten amarrar á los buques y cargan por canaletas.

Vías-Férreas. — Las vías férreas construídas en el puerto tienen una extensión de 10 kms. Los embarcaderos particulares están servidos por ramales y vías de maniobras, cuya longitud aproximada es de 40 kilómetros.

Grúas. — Tiene trece grúas á vapor, de las cuales 1 es de 10 toneladas de fuerza, 16 eléctricas de 3 ½ toneladas cada una y tres grúas flotantes, 1 de 60 toneladas, otra de 30 y la tercera de 10.

Independientemente de los puertos mencionados, que son los principales, tiene la República Argentina en sus grandes ríos muchos otros puertos, como el de San Nicolás, Santa Fé, Constitución, Colastiné, Diamante, Paraná, Concordia, Concepción del Uruguay, Corrientes y otros que prestan verdaderos servicios á la navegación y al comercio.

IV

AGRICULTURA Y GANADERIA

Como resulta de las cifras que nos hemos referido al ocuparnos de nuestro comercio, la Agricultura y Ganadería son las dos fuentes de riqueza principales de la República Ar-

gentina. La inmensa extensión de su territorio, favorecido por todos los climas y por la feracidad de su suelo, apto para el cultivo de toda clase de cereales y la cria de ganado, hace que sea un país eminentemente agrícola y ganadero.

Anualmente aumenta de un modo considerable la extensión de tierra que en él se cultiva.—Así tenemos que, mientras en el año 1895 la extensión cultivada era de 4 892,005 hect., en el año 1905 fué de 13.081.461 hect.; de modo que en el término de diez años ha habido un aumento de 167 p §.

Los principales cultivos son los de trigo, lino, maiz, avena, centeno, alfalfa, tabaco, caña de azúcar, viña, algodón, yerba mate, etc. Pero el trigo, el lino y el maiz, en conjunto, ocupan las tres cuartas partes de la extensión total, siguiéndolas en grado prominente la alfalfa que figura con 2.983.643 hect.

Durante el año agrícola de 1905 á 1906, existían sembradas de trigo 5.675.293 hect.; de lino 1.022.782, y de maiz 2.717.300.

Las extensiones cultivadas de los otros productos eran las siguientes: cebada, 58.817 hect.; alfalfa, 2.983.543; tabaco 19.387; caña de azúcar 65.747; viñas 53.275; algodón 4.372; maiz 29.529; papas y batatas 40.265; porotos y habas 24.599, legumbres 39.636; mandioca 5.346; tártago 3.949; arroz 3.956; avena 51.610; centeno 2.657; alpiste 21.817; café 173; árboles forestales y otros 166.446; árboles frutales 87.269; cultivos no clasificados 3.600 hectáreas.

Los siguientes cuadros referentes á la cosecha universal de trigo, maiz y lino, ponen de manifiesto la importancia de la República como país agrícola.

COSECHA UNIVERSAL DE TRIGO

(*) EN TONELADAS

Paises	1905	1904	1903	1902
Francia	9.173,913	8.086,956	9.869,565	9.565,217
Rusia	15.869,565	16.826,087	16.739,130	16.521,739
Hungria	4.260,869	3.717,391	4.391,304	4.630,435
Austria	1.239,130	1.021,739	1.239,130	1.304,347
Italia	4.347,826	3.978,261	4.869,565	3.586,957
Alemania	3.478,261	3.782,609	3.550,000	3.891,304
España	2.391,304	2.586,957	2.826,007	3.043,478
Portugal	108,695	130,435	277,391	282,609
Rumania	2.717,392	1.413,043	1.945,652	2.000,000
Bulgaria	1.347,826	1.413,043	1.521,739	1.195,652
Turquia Europea	434,783	434,703	543,478	543,478
Reino Unido	1 630,435	1.021,739	1.326,087	1.506,957
Bélgica	347,826	369,505	347,826	347,826
Otros paises europeos	1.334,783	1.256,522	1.502,826	1.424,565
Total Europa	48.682,608	46.039,130	50.889,780	49.934,564
Estados Unidos	17.391,305	14.347,826	15.434,783	18.478,261
Canadá	2.391,304	1.869,565	2.130,435	2.543,478
Mégico	147,826	239,131	434,783	434,783
República Argentina	4.500,009	4.102,600	3.529,100	2.738,853
Chile	391,304	369,565	369,565	369,565
Uruguay	217,391	206,522	152,174	217,391
Asia	9.413,044	9.543,478	11.304,348	9.500,000
Africa	1.272,609	1.608,696	1.456,522	1.464,347
Australia	1.956,522	1.650,000	2.223,913	526,304
Gran total	86.373,913	79.976,513	87.925,403	86.197,546

[*] Estadística «Corn Trade News»

Paises	1901	1900	1899	1898
Francia	8.456,522	8.847,826	9.934,783	9.913,043
Rusia	10.913,043	10.717,391	10.652,174	11.043,478
Hungria	3.347,826	3.847,827	3.826,087	3.500,000
Austria	1.130,435	1.108,696	1.347,826	1.282,609
Italia	4.347,826	3.173,913	3.652,174	3.630,435
Alemania	2.500,000	3.826,087	3.841,304	3.586,957
España	2.934,782	2.717,391	2.652,174	2.956,522
Portugal	282,609	217,391	173,913	239,130
Rumania	1 913,043	1.500,000	686,957	1.543,478
Bulgaria	826,087	869,565	630,435	1.021,789
Turquia europea	434,783	434,786	326,087	608,696
Reino Unido	1.456,522	1.478,261	1.826,087	2.021,739
Bélgica	369,565	369,565	369,565	456,522
Otros paises europeos	1.173,913	1.254,347	1.191,304	1.328,261
Total Europa	40.086,957	40.363,045	41.110,870	43.132,609
Estados Unidos	20.434,783	16.304,349	15.869,565	19.369,565
Canadá	2.304.347	1.195,652	1.586,957	1.782,609
Méjico	434,783	434,783	434,783	434,783
República Argentina	1.534,405	2.034,438	2.766,589	2.857,137
Chile	304,348	217,391	304,348	304,348
Uruguay	152,174	152,174	152,174	86.957
Asia	7.804,347	8.543,478	6.739,130	8.586,957
Africa	1.487,609	1.709,783	1.267,826	1.475,870
Australia	1.115,217	1.498,913	1.176,087	1.473,478
Gran total	75.658,970	72.454,002	71.408,329	79.504,313

Paises	1897	1896	1895
Francia	6.586,957	9.239,130	9.217,301
Rusia	7.739,130	9.891,304	10.173 913
Hungria	2.526,087	3.793,478	3.913,043
Austria	869,565	1.131,304	1.086,957
Italia	2.304,348	3.826,087	3.097,826
Alemania	3.260,870	3.413,043	3.178,913
España	2.717,391	1.956,521	2.717,391
Portugal	260,870	152,173	173,913
Rumania	956,521	1 869,505	1.804,348
Bulgaria	739.130	1.304,348	934,738
Turquia europea	434,783	586,957	478,261
Reino Unido	1.521,739	1.586,957	1.043,478
Bélgica	391,304	413,014	402,174
Otros paises europeos	1.044,348	1.339.783	1.233,913
Total Europa	31 353.043	40.503,695	39,451,304
Estados Unidos	16.021,739	12.760,270	13.315,217
Canadá	1.465,217	1.047,826	1.478,261
Méjico	413,043	413,043	369,565
República Argentina	1.453,000	860,000	1.263,000
Chile	380,435	352,174	413,044
Uruguay	108,695	86,957	134,783
Asia	9.206,522	7.119,565	7.967,391
Africa	1.041,739	1.190,870	1.351,739
Australia	921,522	727,609	682,391
Gran total	62.364,955	65 052,609	66.426,691

COSECHA UNIVERSAL DE MAIZ

EN TONELADAS

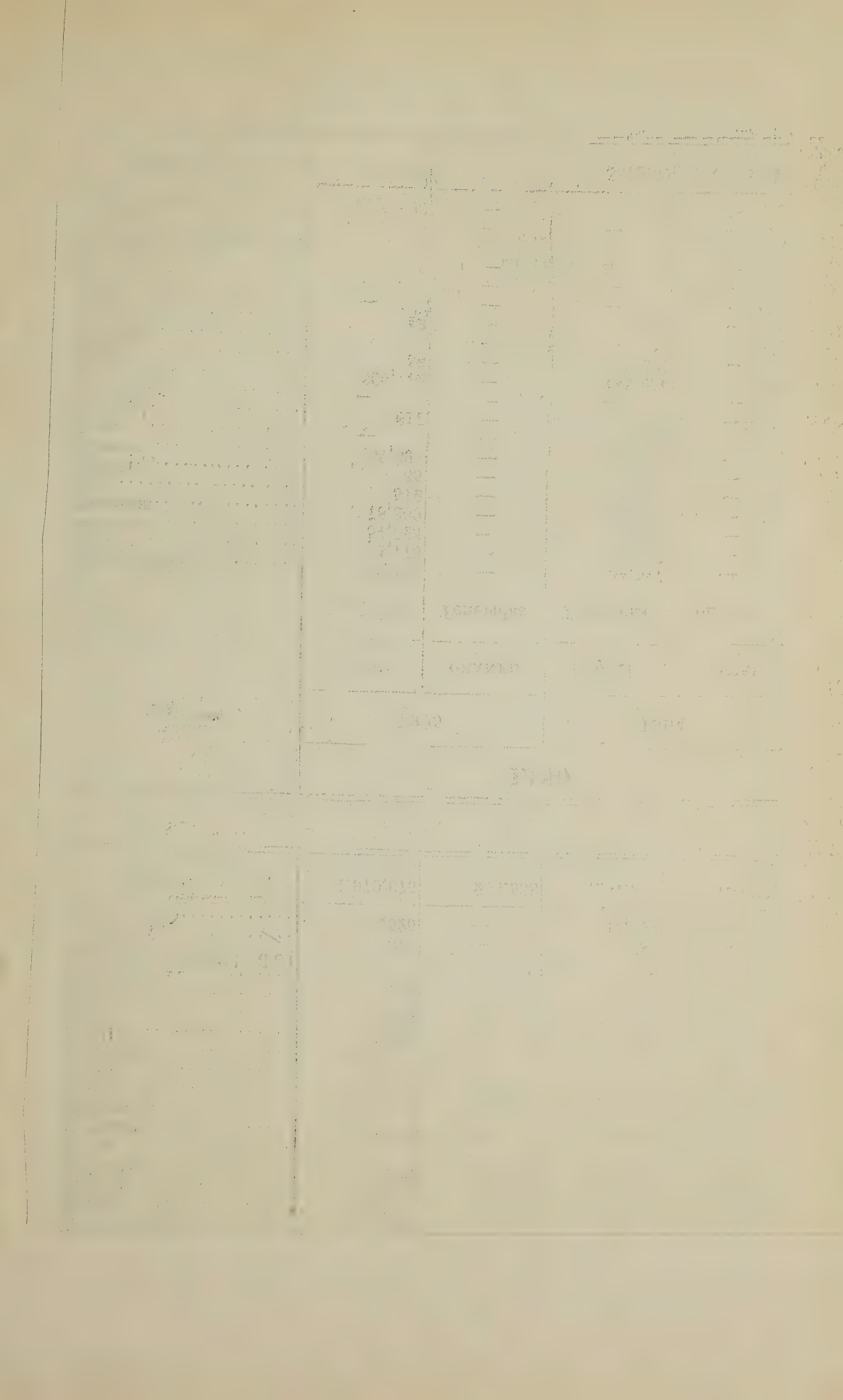
Paises	1905	1904	1903
Estados Unidos	68.478,261	61.478,261	[illegible]
Canadá	652,174	652,174	[illegible]
México	2.173,913	2.391,304	[illegible]
Chile	271,739	217,391	[illegible]
República Argentina	3.574,12[illegible]	4.450,000	[illegible]
República Oriental del Uruguay	163,04[illegible]	217,391	[illegible]
Francia	652,174	434,783	[illegible]
España	434,782	543,478	[illegible]
Portugal	195,652	108,695	[illegible]
Italia	1.956,522	2.065,217	2.826,086
Austria	347,82[illegible]	326,087	326,086
Hungría	3.315,217	1.913,043	4.456,521
Rumania	1.630,435	521,739	2.119,565
Bulgaria	652,174	[illegible]43,478	[illegible]
Servia	489,130	326,087	434,783
Rusia	760,870	717,391	1.000,000
Turquía	1.086,956	869,565	869,565
Egipto	815,217	652,174	652,147
Gran total tons	87.650,239	78.906,518	78.142,142

Paises	1902	1901
Estados Unidos	64.347,826	37.086,056
Canadá	543,478	652,174
México	2.826,086	2.173,913
Chile	217,391	271,739
República Argentina	2.134,165	2.510,692
República Oriental del Uruguay	163,043	108,695
Francia	543,478	434,783
España	543,478	597,826
Portugal	217,391	217,391
Italia	1.880,434	2.500,000
Austria	380,434	445,652
Hungíra	3.173,913	3.586,956
Rumania	1.798,913	3.369,565
Bulgaria	760,86[illegible]	1.086,956
Servia	467,391	456,521
Rusia	978,260	1.847,826
Turquía	1.304,347	1.630,434
Egipto	434,783	434,783
Gran total tons	82.715,680	59.412,862

TERMINO MEDIO DE LA COSECHA UNIVERSAL DE LINO

(EN TONELADAS)

Paises	Toneladas
Estados Unidos	750.000
Manitova	12,000
México	8,000
República Argentina	700,000
Suecia	3,000
Holanda	9,000
Bélgica	14,000
Francia	14,000
Austria Ungria	37,000
Rumania	1,400
Bulgaria	50
Servia	400
Rusia	700,000
India	400,000
Argelia	250,000
Gran totol general	2.8[illegible]



Cuadro Estadístico

Durante los dos últimos años se ha exportado de trigo, maiz y lino las cantidades que á continuación se expresan:

TRIGO

Destinos	1905		1904	
	Bolsas	Granel	Bolsas	Granel
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Reino Unido	157,022	167,330	116,559	101,613
Francia	29,780	5,063	13,348	5,480
Bélgica	104,907	115,085	120,456	62,052
Alemania	81,350	80,710	61,508	71,093
Italia	26,682	6,879	2,869	—
España	16,128	20,539	13,347	2,544
Holanda	39,767	137,413	21,780	14,701
Rusia	—	—	—	—
Portugal	4,824	13,721	4,289	—
Dinamarca	784	—	3,162	—
A órdenes	759,125	923,183	864,559	719,161
Africa	19,708	—	14,751	2,478
Australia	—	—	—	—
Brasil	195,733	560	173,885	2,076
Chile	470	—	1	—
Bolivia	—	—	1	—
Paraguay	2,946	—	763	—
República Oriental del Uruguay	545	—	35	—
Varios paises	7,631	6,594	1,333	1,965
Totales	1 447,402	1.477,083	1.412,657	983,223

MAIZ

Destinos	1905		1904	
	Bolsas	Granel	Bolsas	Granel
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Reino Unido	173,205	10,784	301,919	17,241
Francia	120,943	10,294	140,276	8,113
Bélgica	199,905	9,536	156,727	10,177
Alemania	178,170	3,004	185,064	1,433
Italia	69,675	2,625	64,401	—
España	19,497	4,957	17,851	2,687
Holanda	39,388	2,978	49,082	—
Rusia	—	—	—	—
Portugal	9,575	—	2,174	—
Dinamarca	—	—	—	—
A órdenes	1.207.212	240,358	1.336.983	119,552
Africa	4,721	—	11,747	—
Australia	—	—	—	—
Brasil	4,662	2	4,122	—
Chile	345	—	220	—
Bolivia	1	—	14	—
Paraguay	540	—	277	—
República Oriental del Uruguay	371	—	132	—
Varios paises	11,525	—	16,857	—
Totales	1.970,675	284,538	2.287,876	159,203

LINO

Destinos	1905		1904	
	Bolsas	Granel	Bolsas	Granel
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Toneladas
Reino Unido	83,117	—	84,527	—
Francia	44,773	—	68,687	—
Bélgica	54,925	—	81,453	—
Alemania	78,309	—	129,295	—
Italia	512	—	3,353	—
España	65	—	201	—
Holanda	32,394	—	66,138	—
Rusia	—	—	2,168	—
Portugal	617	—	682	—
Dinamarca	—	—	—	—
A órdenes	368,772	—	445,674	1,812
Africa	56	—	1,601	—
Australia	—	—	—	—
Brasil	43	—	890	—
Chile	—	—	—	—
Bolivia	—	—	—	—
Paraguay	1	—	—	—
República Oriental del Uruguay	162	—	—	—
Varios paises	6,393	—	2,391	—
Totales	670,139	—	887,060	1,812

Una consecuencia lógica del desarrollo de la agricultura en la República Argentina, ha sido el desenvolvimiento que en la misma han adquirido las industrias harinera: azucarera y vinícula que son una resultante de aquella.

La industria molinera argeutina cuenta al presente con 369 molinos, que en su mayor parte han sido funda dos en los últimos 20 años. En general están bien montados, disponiendo de maquinarias modernas.

Próximamente doscientos ochenta y dos molinos son á piedra y el resto de cilindros.

El capital que representan estos molinos es de 40.363.000 pesos moneda nacional. Los más importantes se encuentran establecidos en la Caiptal Federal, y en la Provincia de Buenos Aires y Santa Fé.

La harina por ellos producida durante los años 1900 á 1905 dá un término medio de cuatrocientas cincuenta mil toneladas.

La exportación de este artículo ha seguido en aumento en los últimos años, á pesar de los más altos gravámenes impuestos á su importación en ciertos países consumidores.

Las abundantes cosechas de trigo en la Repbúlica y la buena calidad del producto, la maquinaria más moderna y económica de los nuevos molinos, el mayor rendimiento en gluten, que es peculiar á los trigos argentinos, y la menor competencia de parte de la producción de los Estados Unidos, han originado aumento de producción y exportación de harinas con nuevos mercados de consumo en el exterior, y con el aumento del consumo en algunos países de Europa y en otros países como se verá en el cuadro respectivo.

Las cantidades y valores de harina exportadas en el quinquenio de 1899 á 1903 ha sido de: 293.437 toneladas con valores de 11.099.157 pesos oro, lo que arroja una media

anual de exportación para los años de ese quinquenio, de 58,587 toneladas por año.

De las doscientas noventa y tres mil cuatrocientas treinta y siete toneladas exportadas en este quinquenio, la mayor parte: 253,085 lo han sido al Brasil, y sólo 15,000 al Reino Unido, 8,000 á Sud Africa, 4,000 al Paraguay, etc.

En 1904 se exportaron 107,298 toneladas con valor de 4.757.248 pesos oro, y en 1905, 144,760 toneladas con valor de 5.363.649 pesos oro.

En el mismo año 1905 esa exportación de harina se ha dividido por destinos en la forma siguiente:

	Toneladas
Al Brasil	103,424
Reino Unido	24.399
Alemania	5.262
Bélgica	23.126
Francia	1.039
Italia	148
Paraguay	259
A órdenes	2.085
A otros destinos	5.671

La producción de harina se calcula en 1905 en 500.000 toneladas, de las cuales 350,000 han servido al consumo interno.

La industria nacional de azúcar, perfectamente dotada y establecida, tiene su principal asiento en la Provincia de Tucumán, y provee al consumo interno en su totalidad, lo ha superado en algunos años, y en los últimos, hasta la

modificación de la ley, ha exportado cantidades importantes utilizando el draw-back.

Actualmente hay en la República 39 ingenios, de los cuales, según lo declarado por sus propietarios, en los años 1899 al 1903, el capital que en los mismos se había invertido ascendía á 5.915.000 pesos oro y 34.655.500 pesos m/n.

La producción anual de azúcar durante el último quinquenio ha sido la siguiente:

Años	Kilos
1900	115.933.932
1901	165.340.764
1902	126.439.739
1903	141.284.482
1904	130.091.910
1905	137.000.770

Por lo que respecta á la industria vinícula, haremos solo constar que la producción de vino, durante los últimos cinco años ha sido la siguiente:

Años	Litros
1901	184.419.669
1902	196.015.314
1903	189.156.341
1904	174.126.251
1905	183.340.859

La ganadería que ocupa el segundo lugar como fuente de riqueza de la República, ha adquirido extraordinario desarrollo durante los últimos cinco años.

Si bien es cierto que durante este período no ha au-

mentado como debiera la cantidad de hacienda, su clase ha mejorado notáblemente y su precio por esta causa se ha elevado nn un 100 p§.

Desde el año 1895 la República no ha efectuado censo general, ni de la población, ni de la riqueza pecuaria, pero tomando on cuenta las planillas zoográficas y las estadísticas de exportación y otros factores, pueden estimarse como muy aproximadas á la realidad las siguientes cifras.

Existencia de ganado en 1895:

Vacuno	21.701.526
Caballares	4.930.328
Asnales y mulares	483,369
Ovinos	74.379.558
Cabrios	2 748.860
Porcino	652,766

En 1903:

Vacunos	25.000.000
Caballares	4.000.000
Asnales y mulares	500.000
Ovinos	80.000.000
Cabrios	2.800.000
Porcino	800.000

La prosperidad de la industria ganadera se ha reflejado en el número de exposiciones de ganado que han tenido lugar últimamente en la República Todas ellas han sobrepasado en magnitud á las de los años anteriores, y en todas también han tenido completo éxito las transacciones de ganads. Los mejores ejemplos de estos resultados son la Exposición de la Sociedad Rural del Rosario, y sobre todo, la realizada en la Capital Federal en septiembre de 1905.

Concretándonos á esta última, merece hacerse nota que fué extraordinaria la catidad dé ganado en ella expuesta. En efecto, hakía 2.389 bovinos, 264 equinos, 933 ovinos, 19 porcinos, 50 llamas y 132 aves.

Durante los veinte días que duró la Exposición y Feria, se realizaron ventas por una suma algo mayor de 2.800.000, pagándose $ 8.000, 10.000, 12.000 y aun 15.000 por muchos reproductores, llegando á pagarse 40.000 $ por el toro Plikao 11, de la raza Shorthrrn Durham. Por carneros Rambouillet se han pagado precios de 4.000, 5.000 y aun 9.000 pesos.

Las siguientes cifras estadísticas demuestran la importancia de las exportaciones de productos de la República durante el último quinquenio:

EXPORTACIÓN DE LOS PRODUCTOS DE LA GANADERIA, EN EL QUINQUENIO 1901—1905, TOMADA DE LOS ANUARIOS DE LA DIVISIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA NACIONAL.

AÑOS	ANIMALES EN PIE	CARNES		CERDA	
	VALOR PESOS ORO	TONS.	VALOR PESOS ORO	TONS.	VALOR PESOS ORO
1901.....	3.084.755	134.787	13.030.880	2.563	1.004.677
1902.....	5.617.696	175.776	17.039.457	2.651	1.064.646
1903.....	6.661.176	184.361	17.359.504	2.355	1.147.879
1904.....	4.440.972	205.554	19.379.214	2.176	1.025.580
1905.....	7.189.254	206.225	27.646.412	2.429	1 245.788
Totales....	26.993.853	967:403	94.455.467	12.174	5.488.570

EXPORTACION

De los productos de la ganadería, en el quinquenio de 1901-1905 tomada de los anuarios de la Dirección general de Estadística Nacional.

AÑOS	CUEROS		LANA		MANTECA	
	Toneladas	Valor pesos oro	Toneladas	Valor pesos oro	Toneladas	Valor pesos oro
1901....	101,757	23.250,475	228,358	44.6[illegible]	1,510	377,545
1902....	109,844	25.678,067	197,936	45.810,[illegible]	4,125	1.277,969
1903....	99,758	25.227,946	192,989	50.424,168	6,330	[illegible]
1904....	94,620	24.539,712	168,599	48.353,002	5,294	[illegible]
1905....	99,764	30.509,523	191,007	61.[illegible]2,927	5,373	1.157,294
Totales..	505,243	129.205,723	978,889	253.569,329	21,632	8.062,625

AÑOS	SEBO Y GRASA		Demas productos	TOTALES
	Toneladas	Valor pesos oro	Valor pesos oro	
1901.....	33,368	3.902,715	1.328,881	90.646,411
1902.....	49,895	6.209,038	1.841,51[illegible]	104.539,139
1903.....	36,561	4.755,579	1.473,034	109.181,342
1904.....	36,319	4.012,083	1.494,39[illegible]	105.364,624
1905.....	45,759	5.321,099	2.660,68[illegible]	141.042,986
Totales.....	201,101	24.200,514	8.793,421	550.774,502

La industria de los frigoríficos, y la lechera, cada día adquieren mayor importancia.

Actualmente existen en el pais siete frigoríficos. Estos tienen invertidos en conjunto un capital que bien puede avaluarse en 22.249,124 pesos oro sellado.

Durante los años 1900 á 1905 se han efectuado las siguientes operaciones en carnes congeladas:

EXPORTACION DE CARNE CONGELADA (1)

AÑOS	COMPAÑIA SANSINENA DE CARNES CONGELADAS		THE RIVER PLATE FRDSH MEAT Co.			LAS PALMAS PRODUCE COMPANY	
	Reces de carnero	Cuartos de vacuno	Reces de carnero	Cuartos de vacuno	Cerdos	Reses de carnero	Cuartos de vacuno
1900....	940,094	98,362	758,848	83,052	594	686,540	84,869
1901....	985,294	157,740	960,709	176,039	194	809,785	170,512
1902....	1.289,628	304,108	1.114,326	301,881	—	1.019,331	224,224
1903....	1.072,248	291,621	1.014,387	381,224	—	1.128,036	304,527
1904....	1.207,801	242,940	855,039	335,136	—	1.056,996	312,870
1905....	1.002,145	391,837	680,836	378,588	—	867,852	366,730

AÑOS	E. TERRATSON		LA BLANCA		TOTALES		
	Reses de carnero	Cuartos de vacuno	Reses de carnero	Cuartos de vacuno	Reses de carnero	Cuartos de vacuno	Cerdos
1900.....	—	—	—	—	2.385,482	266,283	594
1901.....	The La Plata Cold Storage Cº		—	—	2.755,788	504,291	194
1902.....			—	—	3.423,285	830,213	—
1903.....	—	—	213,112	42,513	3.427,783	1.019,885	—
1904.....	129,450	140,342	424,486	178,709	3.673,778	1.209,998	—
1905.....	369,299	450,519	244,289	215,878	3.325,124	1.922,757	—

1905—Smithfield y Argentina Moat y Ca..... 33,830 54,604
« —Frigorífico Argentino 126,882 64,601

(1) Estadistica Comercial.

Totales	14	1.464,275	725	15.415,875	8.835,039

CREMERIAS

PROVONCIAS	DESNATADORAS				Potencia de los motores caballos vapor
	A mano		A máquina		
	N°.	Capacidad por hora Litros	N°.	Capacidad por hora Litros	
Buenos Aires.....	111	37,337	158	227,960	606.5
Santa Fé.....	4	1,400	15	14,050	101.—
Entre Ríos.....	10	2.320	17	18,160	55.5
Córdova.....	5	1,250	7	8,350	25.5
Totales.....	130	42,307	197	268,520	788.5

Número total de desnatanoras..... 327
Capacidad total por hora..... 310,827 litros

Por lo que á la industria lechera se refiere demuestra su estado de prosperidad el cuadro siguiente:

INDUSTRIA LECHERA

AÑO 1904

PROVINCIAS	ESTABLECIMIENTOS				MATERIA PRIMA				PRODUCCION	
					Leche entrada		Leche elaborada			
	Cremerías	Queserías	Mixtos	Total	Producida en el Establecimiento	Provista al Establecimiento	Para crema	Para queso	Crema	Quesos
					Litros		Litros		Kilógramos	
Buenos Aires	191	37	24	252	41.865,371	112.234,866	142.306,524	7.530,714	10.471,206	735,284
Santa Fé	9	5	3	17	4.286,445	3.883,382	3.099,864	4.143,226	226,748	384,807
Entre Ríos	17	3	8	28	2.162,936	3.048,868	4.781,398	86,625	356,435	7,931
Córdoba	7	3	3	13	3.831,519	281,149	3.370,445	647,963	210,720	59,976
Totales	224	48	28	310	52.146,271	119.448,265	153.558,231	12.408,528	11.265,109	1.187,993
					Total de leche entrada 171.594 536		Total de leche elaborada 165.966,759		Rendimientos 7,3 % | 9,6 %	

Fábrica de manteca

EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ESTABLECIMIENTOS		Capitales invertidos en instalaciones, maquinarias, y útiles. $ m | n.	Potencia de los motores Caballos á vapor	Crema elaborada Kilógramos	Manteca producida Kilógramos
Ubicación	No.				
Capital Federal	7	981,300	514	12.081,000	7.056,120
Chacabuco	1	12,700	3	30,620	16,841
Chascomús	2	107,475	90	1.198,772	677,174
Florencio Varela	1	70,000	45	405,300	200,900
Marcos Paz	1	25,800	2	26,747	16,105
Tandil	1	117,000	55	1.582,500	821,250
Zárate	1	150,000	16	90,936	43,649
Totales	14	1.464,275	725	15.415,875	8.835,039

CREMERIAS

PROVONCIAS	DESNATADORAS				Potencia de los motores caballos vapor
	A mano		A máquina		
	N.	Capacidad por hora Litros	No.	Capacidad por hora Litros	
Buenos Aires	111	37,337	158	227,960	606.5
Santa Fé	4	1,400	15	14,050	101.—
Entre Ríos	10	2.320	17	18,160	55.5
Córdova	5	1,250	7	8,350	25.5
Totales	130	42,307	197	268,520	788.5

Número total de desnatanoras 327
Capacidad total por hora ..... 310,827 litros

V

CONGRESO ADUANERO EN NUEVA YORK.

La comisión de Comercio y reciprocidad en la Segunda Conferencia Internacional Americana, se expidió en un detenido y bien meditado informe, estudiando las diversas cuestiones referentes al Comercio Internacional del continente.

Condena las declaraciones generales que á nada conducen porque se limitan á reproducir lo que es aspiración uniforme de todos los que ambicionan el desarrollo comercial é industrial de la América, y, partiendo de la base, bien razonable por cierto, de que no es posible efectuar un estudio de conjunto de las legislaciones aduaneras de todos los paises, eficaz en sus resultados, sino en asambleas y comisiones de especialistas, propone, en definitiva, *como lo mejor*, que se resuelva la reunión de una asamblea internacional de personas competentes en materias aduaneras para que se ocupe "en estudiar é indicar á los Gobiernos de las Repúblicas Americanas, los mejores medios para realizar ciertos propósitos claros, sencillos, de interés notoriamente comun, y que tiendan á disminuir el obstáculo que para el comercio constituyen las aduanas dentro de ciertos límites, compatibles con el sistema fiscal de cada nación, y sin perjuicio del interés superior que se cifra en una honrada y leal percepción de los impuestos aduaneros.

Esta indicación fue aceptada unánimemente por la Segunda Conferencia Pan-Americana y, en cumplimiento de ella, se reunió en Nueva York un Congreso Aduanero en el cual se estudiaron las diversas cuestiones referentes á las aduanas, su legislación con arreglo á los propósitos consignados en los documentos de su convocatoria.

Este Congreso se expidió aconsejando una serie de re-

comendaciones que en la mayor parte ya son observadas por la República Argentina.

Por la primera se pide facilidades para el despacho de los buques, y equidad en la retribución de los servicios durante horas extraordinarias, en casos excepcionales, cuando así lo exija el interés de promover y fomentar el comercio internacional, así como que la visita de sanidad se lleve á cabo inmediatamente despues de la llegada del buque en horas hábiles.

Eso es lo que se practica en la República. Por nuestros reglamentos los buques de ultramar que quieran acelerar su carga ó descarga pueden efectuar operaciones en dias y horas inhábiles, previa solicitud del servicio en papel sellado de un peso, abonando diez pesos por cada empleado fiscal que intervenga de dia ó de noche, fuera de lo ordinario en las operaciones del buque, y además, el gasto de guincheros y luz eléctrica de los depósitos; la visita de sanidad debe efectuarse de sol á sol é inmediatamente que arriben al puerto los vapores. En casos de excepción esa visita, previo pago del servicio sanitario, puede realizarse en el puerto de la Capital en horas de la noche. En este caso, la remuneración extraordinaria, si la visita fuera hecha por un médico, es de $ 50 y si la efectúa un guarda sanitario solo se paga $ 20. El pago se hace á prorrata entre los agentes. (Decreto de 25 de Agosto de 1905).

En cuanto á la recomendación tercera, referente á la devolución sin multa de los bultos destinados para puertos distintos de aquel en que se efectuó su descarga, el artículo 379 de las Ordenanzas autoriza la operación, que se recomienda, la que tambien se ha hecho extensiva por el artículo 51 de la ley de aduana, aun para los efectos que llegaren á do-

cumentarse á despacho directo, sin más gravamen que el pago de las tasas de almacenaje y eslingage, que representan servicios prestados por el Estado, así como el que demanda el uso de papel sellado de actuación en el trámite del pedido de reembarco.

Por lo que atañe á la cuarta recomendación, relativa á que se designe una comisión que imprima y distribuya todo aquello que haga referencia á lo que se efectúa en cada pais respecto á buques, y mercaderías, su realización depende de la oficina á la cual vá dirigida. Por su parte la República Argentina contribuye al mantenimiento de la oficina internacional para la publicación de tarifas aduaneras y remite á ésta todos sus aranceles y leyes impositivas de caracter fiscal.

Con relación á que el Congreso apruebe el principio del libre tránsito internacional de las mercaderías que pasen por el territorio de un pais con destino al uso ó consumo de cualquiera otro perteneciente á las Repúblicas Americanas, por cualquiera de sus vías terrestres y fluviales, que es lo que constituye la recomendación quinta, bueno es recordar que proclamado el principio de la libre navegación de nuestros rios; la República Argentina no solo ha tendido á favorecer ese libre tránsito marítimo y terrestre para los paises limítrofes, estableciendo respecto del segundo independientemente de lo que prescriben las Ordenanzas, las reglamentaciones especiales de fechas 4 de Marzo de 1880, 11 de Marzo de

1881, 4 de Julio dé 1888, 27 de Diciembre de 1895 y 12 de Mayo 1896 (Digesto de Hacienda, tomo 1°, pags. 230 á 252), sino que, en el propósito de estrechar sus relaciones con los estados vecinos y favorecer el comercio de éstos, á la vez que fomentar el desarrollo de sus puertos, ha llegado ha conceder por el artículo 94 del Decreto Reglamentario de la Ley de Aduana, depósito ficticio para aquellos productos similares á los nacionales que transiten con destino á las plazas consumidoras; ó lo que es lo mismo, les expide un boleto de depósito, mediante el cual pueden exportarse libres, dentro de los dos años, los artículos á que esos boletos se refieren ú otros de la misma especie y cantidad. (Arts. 500, 507, etc. de las Ordenanzas.)

Debe anotarse que si en el tránsito fluvial se requiere los detalles que determina el artículo 31 de la ley de Aduana, detalles que puedan parecer engorrosos y aun restringir el tráfico, ellos son impuestos en resguardo de la renta y á causa de no haberse realizado hasta la fecha, con los paises vecinos no obstante las gestiones emprendidas, las comvenciones a que dicho artículo se refiere, para establecer torna guias que garanticen los intereses del Fisco seriamente perjudicado por el contrabando que se realiza merced á las facilidades que para ello ofrece lo sinuoso de nuestras costas.

Como se vé, se trata de una legislación especial y del momento, en garantía de intereses que por ningun concepto pueden descuidarse.

Con todo, y dentro de las ideas generales que abriga sobre el particular el Poder Ejecutivo acaba de establecer en el Decreto Reglamentario de la Ley de Aduana (artículo 142) que la manifestación en detalle de las mercaderías que transiten por la vía fluvial no comprende á las provenientes del extrangero, conducidas en buques de ultramar que arriben á puerto argentino y no las haya tomado en paises limítrofes

La recomendación sexta se refiere á la preparación de cargamentos destinados á exportarse antes de la llegada del buque que deba conducirlos. Excusado es manisfestar que generalmente hay carga bastante en cada puerto como para atender las exigencias de los buques fletados al efecto, y si algun entorpecimiento pudo notarse con motivo de la enorme producción del pais, en los dos últimos años, que al sorprender á todos y sobrepujar los cálculos más optimistas, hizo que se resintiera el servicio de transporte ferroviario, fue inconveniente transitorio que motivó una serie de medidas para salvarlo.

Fuera de esto el Gobierno acordó la construcción de tinglados en los puertos de la capital y La Plata, que sirven á importantes zonas del pais, y procuró la simplificación de los procedimientos aduaneros para acelerar la carga (leyes de aduana artículos 75 y 76,y de puerto y muelle articulo 15)

Los decretos de 12 de Agosto de 1905 y 5 y 7 de Febrero de 1906, al habilitar el puerto de la capital para operaciones á toda hora del dia y de la noche y fijar un mínimum diario obligatorio de descarga y carga (700 toneladas de mercaderías generales y 400 de artículos de corralón y ferretería) á la vez que permitir se trabaje á pedido de parte interesada los domingos y dias feriados y de fiesta, ha venido á responder á la séptima y octava recomendación del primer Congreso aduanero.

La novena recomendación del Congreso se practica en nuestro pais.

De tiempo ya lejano data el procedimiento observado en los puertos de la República, de que con el fin de evitar

recargos de flete y dar las mayores facilidades á los buques se permita la simultánea carga y descarga de un mismo vapor, y si en el puerto de la capital se ha señalado para ambas operaciones sitios distintos, ello responde á necesidades del momento y con el propósito de dejar puerto libre á buques que esperan turno.

De la décima recomendación, que es igual á la que lleva el mismo número del Congreso Pan-Americano de Washington, nos ocuparemos más adelante.

Por la rcomendación undécima se aconseja la reforma de los reglamentos en vigor para obtener los siguientes propósitos:

1°.—Facilidades á las mercaderías extrangeras que se importen;

2°.—Simplificación en cuanto tienda á las declaraciones á efectuarse en el lugar de fabricación, procurando en la redacción de las facturas consulares la mayor claridad;

3°.—Corrección de errores ó diferencias en sus declaraciones por los importadores iiberándolos de penalidad;

4°.—Facilidades en el tráfico internacional de mercaderías extrangeras por los diferentes paises, abreviando la documentación;

5°.—Establecimiento del sistema métrico decimal.

Es indudable que dentro de los perfeccionamientos administrativos se reclama con urgencia todo aquello que tienda á obviar los inconvenientes de una tramitación complicada, pero no lo es menos que, la legislación fiscal demanda una serie de medidas en garantias de los intereses á que responde, que no pueden dejarse del lado, sin que se produzcan enormes perjuicios.

En la importación y despacho de mercaderías los requisitos de documentación exigidos por nuestras leyes son análogos á la generalidad de los que exigen los paises ame-

ricanos, cuya legislación reposa en la previa manifestación de los efectos por el comerciante, siendo bien pocas las diferencias que se pueden notar, comparadas esas legislaciones entre sí.

Y es natural que tal cosa acontezca, si se tiene presente que, luego de nacidos á la vida independiente, los paises de América han procurado darse una legislación que estuviera conforme con la en vigor en las naciones más adelantadas que les sirvieron de modelo para su constitución orgánica. Así tenemos que las ordenanzas argentinas, al recoger las dispocisiones que regían en la época en que se redactaron, algunas de las cuales tenían su arranque en las célebres Ordenanzas de Bilbao, tuvieron en cuenta lo que regía sobre el particular en España, Francia, Inglaterra y los Estados Unidos, y respetando prácticas del pais adoptaron lo mejor de esas legislaciones.

Las reformas parciales de que más tarde las Ordenanzas fueron objeto, tuvieron por mira, unas asegurar la más fiel percepción de la renta y otras las operaciones comerciales.

En la actualidad nuestras Ordenanzas demandan la siguiente documentación:

1°.—Respecto de los buques:

Que se presente un manifiesto general donde se relacione la cantidad de bultos que se conduce para el pais ó en tránsito, con sus marcas, números, envases, y denominación, en cuanto fuere posible (artículo 20). A este manifiesto que debe venir visado por el Cònsul argentino, se acompañará en el acto de la visita aduanera una relación, en cualquier idioma, de todo bulto ó pacotilla que traiga de la marinería ó pasageros y de las encomiendas y muestras no comprendidas en el manifiesto de la carga, agregándose el sobrante de rancho y provisiones que exista á bordo (artículo 31). No hay obliga-

ción de manifestar los aparejos y utensilios del buque, ni las monedas de oro y plata y equipajes (artículo 33).

Para el retorno de los bultos que un vapor conduzca, en caso de que no convenga al consignatario importar el cargamento, el pedido que se formule ante la Aduana debe contener además de los enunciados en el manifiesto general, la especie y calidad de las mercaderías contenidas en cada bulto (artículo 83).

En cuanto á las mercaderías que se trasborden en puertos argentinos, operación que se permite sin gravamen, el documento respectivo deberá llenar los mismos requisitos que el manifiesto de reembarco (artículo 93).

La presentación de los documentos es previa á toda operación de los buques, pero estos pueden descargar antes de obtener su alije (artículos 36 y 199) las muestras, encomiendas, equipajes, moneda metálica y ganado en pié.

2°.—En el despacho á plazo ó para depósito:

La presentación por los importadores de un manifiesto por menor, en cuatro ejemplares (artículo 103) determinando la clase, nacionalidad y nombre del buque, puerto de procedencia, marca, número y clase del envase de cada bulto, especie, calidad y cantidad de los artículos contenidos en estos, fecha de la presentación del manifiesto y firma del consignatario ó dueño de la mercadería (artículo 104 y 278).

No estará demás consignar aquí que las mercaderías no pagan derecho de importación sino cuando se las extrae de almacenes fiscales para su despacho á plaza, pudiendo permanecer en depósito hasta dos años con la misma documentación. Pasado este término, se acuerda la renovación del depósito á quien lo solicite, por igual período de tiempo, siempre que los efectos se encuentren en buenas condiciones de conservación, pues de lo contrario es obligatorio su despacho. El único gravamen que estas mercaderías sufren mientras

permanecen almacenadas y que se liquida en el momento de su extracción, conjuntamente con los demás derechos, es el proveniente del almacenaje, remunerativo del servicio que presta el Estado.

Por lo que respecta á la penalidad de las Ordenanzas, ésta obedece á los siguientes principios:

1°.—Toda operación sin previa declaración y sin permiso, además de causar presunción de fraude, constituye una infracción á la ley y como tal debe ser penada;

2°.—Toda mercadería declarada falsamente que pudiera rendir menos renta al despacharse en confianza, tiene caracter de fraude;

3°. Toda declaración falsa, que no descubierta en tiempo, hubiera aumentado la responsabilidad del Fisco, como depositario, se considerará fraudulenta; y

4°.—Toda operación hecha en contravención de las leyes, que tienda á evitar la declaración previa ó á eludir el descubrimiento de su falsedad por la verificación, es penable.

Con sujeción á estas bases las penas sancionadas consisten en:

Comiso;

Dobles derechos;

Multa equivalente á los derechos;

Recargo de 2 p% y 5 p%.

La primera recae en los casos de diferencias comprobadas de cantidad y especie de los efectos y cuando se trata de actos calificados de contrabando (art. 930 y 1036) mientras que las demás se refieren á diferencias de calidad, faltas en la exportación de frutos, demoras en la documentación é irregularidades de pequeña importancia (artículo 896-1029 y 1031 al 1034). Entra en las facultades de los administradores aminorar las penas cuando en el sumario resulten causas de atenuaci n (artículo 1056 y 1057), siendo de observar que por

la ley de aduana se ha establecido en los casos de contrabando, además del comiso, la pena de arresto de un mes hasta tres años de prisión para el que hubiere cometido el delito (art. 52). Esta pena se reagrava cuando el infractor es empleado de aduana, con inhabilitación de 3 á 5 años (artículo 53).

De las resoluciones de los administradores puede recurrirse ante la justicia federal (artículo 1063 de las Ordenanzas) ó al Ministerio de Hacienda (artículo 67 de la Ley de Aduana. Esta última vía es la que más usa el comercio, por lo mismo que el poder administrativo no es tan rigoroso en sus decisiones, usando á menudo de la mayor benignidad para con los que incurren en falta, cuando de lo actuado no resulta evidentemente que se ha querido burlar los intereses del Fisco.

Comparada esa penalidad con la de los demás paises Americanos se vé que ella es la más benigna. Las facilidades que pueden acordarse dentro de la ley, son relativas y subordinadas al principio general de la previa manifestación, con arreglo al cual lo expresado por los comerciantes debe considerarse inalterable y así lo ha resuelto el Poder Ejecutivo (decreto de 8 de Marzo de 1906); no siendo posible, por lo tanto, aceptar sin pena la corrección de acuerdo con lo recomendado por el primer Congreso, máxime si se considera que el Código aduanero argentino, en sus artículos 108 y 280 habilita á los comerciantes para presentar siempre que no quieran exponerse á error, el manifiesto de despacho con la cláusula de ignorar el contenido de los efectos llegados á su consignación.

En lo que se refiere á las declaraciones á efectuar en lugar de fabricación ó pais de orígen, se ha procurado recabar lo más indispensable para reconocer la importancia del intercambio y en forma tal, que no pueda ser motivo de ex-

torsión, ni perjudicial para el importador. Con efecto, el decreto de 31 de Diciembre de 1901 exgie en su artículo 12 que los cónsules para otorgar su visación á los conocimientos de carga destinados á la República, requerían previamente que los interesados comprueben el punto de producción de las mercaderías á que se refiera cada documento, por medio de facturas ó en su defecto por otros antecedentes fidedignos.

La redacción de las facturas consulares, sujeta á las prescripciones de las Ordenanzas, responde á los enunciados generales que toda legislación exige para la conducción de mercaderías, y llena cumplidamente las condiciones de brevedad y claridad que deben caracterizar á esos documentos.

VI

NOMENCLATURA ALFABÉTICA DE MERCADERIAS PARA IMPORTAR.

La recomendación de que se adopte una nomenclatura uniforme de las mercaderías de importación, fue iniciada y aceptada unánimemente en el Congreso Pan-Americano de Washington y tuvo un principio de ejecución en la nomenclatura confeccionada por la Oficina de las Repúblicas Americanas, cuyo libro respectivo se envió á los diversos Gobiernos y mereció especial estudio en el 2°. Congreso en México, donde á pesar de las serias dificultades que presenta la ejecución de un trabajo completo y útil sobre la materia, la idea fue nuevamente prestigiada por esa H. Asamblea.

Difícil es, en efecto, confeccionar un vocabulario alfabético que comprenda la totalidad de los nombres de los artículos que se importan en todos los paises de América, máxime cuando debe ser hecho en cuatro idiomas, español, inglés, frances y portugues, y complementado anualmente con los distintos modismos locales y con las nuevas designaciones

de productos, que incesantemente se incorporan al lenguaje comercial, debido, en gran parte, á las modificaciones ó alteraciones creadas por la industria.

No obstante estos serios inconvenientes, la idea nacida en la Conferencia de Washington tuvo en la de México valioso apoyo, fundado en la creencia de que toda dificultad quedaría compensada con exceso, por las ventajas notorias que reportaría el Comercio en la América y aun en la Europa con la adopción de la nomenclatura uniforme.

La Delegación que suscribe no abriga la esperanza, ni cree que sea éste un trabajo de posible ejecución inmediata, aun cuando á ello se dedique con celo recomendable, la Oficina de las Repúblicas Americanas. Se oponen, á su juicio las circunstancias precedentemente enunciadas. Pero, considera también, que los loables propósitos de los dos Congresos anteriores, podrían alcanzarse mediante el trabajo lento y consciente, de las Administraciones Aduaneras de cada pais, encaminado á buscar la uniformidad de nomenclatura con los paises vecinos.

Una vez obtenida por este medio, la formación de tres ó cuatro núcleos de naciones con vocabularios más ó menos uniformes, habría llegado la oportunidad de formalizar el trabajo de conjunto para toda la América, á pesar de los inconvenientes señalados á causa de la diferencia de idiomas.

La Tarifa de Avalúos argentina registra agrupada en 20 secciones las mercaderías que son objeto del comercio de importación y que, en sus diferentes clases y calidades, forman 3.699 partidas.

Dentro de cada sección, que generalmente responde á ramos determinados se observa el orden alfabético y ahora se acompaña á la tarifa un repertorio Alfabético ó Indice General, con el objeto de facilitar aun más su compulsa. Consta, tambien, de una parte que cataloga los productos, objeto

del comercio de exportación, la que registra 113 partidas que agregadas á las de importación, hacen un total de 3.812.

Para la redacción del Arancel se han tenido presente las denominaciones que á las mercaderías le dan los importadores, y que por lo comun no son otras que aquellas con que se conocen los artículos en el pais de procedencia;

El crecido número de partidas que comprende la Tarifa de Avalúos, responde al propósito de formar una nomenclatura completa, en cuanto sea posible, á cuyo efecto se le incorporan anualmente todas las mercaderías que se hayan señalado por una entrada de relativa importancia.

Las secciones del Arancel reciben las denominaciones siguientes:

		Partidas.
I.	Artículos libres de derechos que contiene	56
II.	Materias primas	43
III.	Comestibles y otros artículos de Almacen	49
IV.	Bebidas	54
V.	Tabacos, cigarros, cigarrillos y rapé	11
VI.	Cueros y pieles curtidos	16
VII.	Talabartería	95
VIII.	Zapatería	63
IX.	Mueblería	116
X.	Alhajas	32
XI.	Instrumentos músicos	84
XII.	Sombrerería	60
XIII.	Ferretería, artículos navales, maderas y máquinas	767
XIV.	Electricidad y artículos de ilumina ción	96
XV.	Armería	84

XVI.	Cerámica y cristales	189
XVII.	Tejidos	163
XVIII.	Confecciones y ropa hecha	134
XIX.	Mercería, papelería y artículos de bazar	565
XX.	Droguería, pinturas, aceites y productos químicos	922
	Total	3.699

Dentro de la sección de artículos libres y materias primas, se registran mercaderías que figuran tambien en las referentes á los distintos ramos, con el propósito de facilitar el despacho aduanero.

En su conjunto, la Tarifa de Avalúos Argentina guarda uniformidad con la de los demás paises americanos y europeos, pues acepta, por lo regular, las denominaciones con que expenden aquellos sus productos y aun se observa en ella la práctica que siguen respecto de su catalogación.

VII

DERECHO DE TONELAJE.

Entre las medidas convenientes para facilitar el comercio internacional y para favorecer la navegación, la Conferencia de Washington recomendó la unificación de todos los derechos de puerto impuestos á los buques, en uno nuevo que se denominaría *derecho de tonelaje*.

Pero nada práctico se llevó á cabo en el sentido indicado por esa Asamblea, y los laudables propósitos á que su recomendación respondía quedaron sin realizarse.

Posteriormente, en la Conferencia de México, la Comisión de transportes marítimos y vías fluviales presentó un proyecto de resolución en el cual se fijaron los puntos que de-

bía tratar el Congreso Aduanero que se reuniría en New York. —Entre esos puntos figura, como primero, la unificación de los derechos de puerto.

Debido tal vez á las dificultades que, desde luego, presenta la fusión de los impuestos en un derecho único, el Congreso Aduanero no emitió una opinión definida al respecto, aun cuando llegó á declararse partidario del *tonelaje neto* como base de aplicación de los derechos portuarios.

Las ventajas que la unificación de los derechos reportaría son indiscutibles. Con ella desaparecerían las incomodidades consiguientes á la multiplicidad de cargas y los inconvenientes propios de su diversidad.

La proposición recomendada por el Congreso de Washington y reiterada por el de México, constituiría en suma un ideal en materia impositiva; pero, contra todo deseo el camino que ha de recorrerse para convertirla en práctica no le resulta propicio.

Grave inconveniente, sin ser el único, es la variedad de impuestos que se cobran á los buques en los puertos de los diferentes Estados Americanos y aun dentro de una misma nación, impuestos que se diferencian no sólo en la cantisino tambien en su natraleza.

En la República Argentina, por ejemplo, los buques que llegan al puerto de la Capital están sujetos al pago de los siguientes impuestos ó tasas.

Derechos de entrada:

a) Buques cargados $o. 15 por tonelada.

b) Buques en lastre $o. 75 por tonelada.

Derechos de permanencia:

$o, 05 por cada diez toneladas.

Uso de muelle:

Buques en 1ª andana $o. 10 por tonelada;

Buques en 2ª andana o. 05 por tonelada;

Buques en 2ª andana $o.025 por tonelada.

Las fracciones se cuentan por unidades enteras y por la segunda entrada que el buque haga en un mismo viaje, solamente paga la mitad de esos derechos.

Visita de sanidad:

a) Buques cargados $o. 01 por tonelada.
b) Buques en lastre $o.005 por tonelada.

Derecho de faros:

a) Buques cargados $o. 07 por tonelada.
b) Buques en lastre $o.035 por tonelada.

Derechos de saneamiento:

Cuando lo que se baja de abordo, son residuos procedentes de la bodega ó colchones, camisas, carbonilla y paja de cama para animales, $ 2 por bote.

Fuera de estos derechos existe el de pilotaje obligatorio entre Punta de Indio y la Rada exterior, y el pilotaje del puerto.

Por lo que respecta á los demás puertos de la República es de tenerse en cuenta que el derecho de uso de muelles nacionales es la mitad del que rige en el puerto de la capital.

Debe así mismo dejarse establecido, que fuera de los de la Capital y del Rosario, no hay en los demás puertos argentinos derechos de entrada ni de permanencia, existiendo en cambio uno que se denomina derecho de anclaje, de pesos o. 005 por tonelada.

Dadas las diferencias existentes entre el valor y la especie de los derechos de puerto apuntadas, fácil es comprender los inconvenientes que se oponen á una medida tan justamente deseada y cuya adopción podría facilitarse mediante la reducción paulatina en el número de los diversos impuestos actuales.

VIII

SUBSIDIOS A LAS LÍNEAS DE VAPORES POR EL ATLÁNTICO.

Esta recomendación fue ya tratada en el Segundo Congreso que se reunió en México.

Por lo que á ella respecta, el pais que representamos, no ha acordado ningun subsidio á líneas de vapores por el Atlántico, debiendo, sin embargo, hacerse notar que con anterioridad á la celebración del Primer Congreso, el Parlamento de nuestro pais, se había ocupado del punto, sancionando la ley n. 2252 de 19 de Noviembre de 1887, por la que se autorizaba al Poder Ejecutivo para contratar con don Ruperto P. Houston una línea directa de navegación entre los Estados Unidos de América y la República. El contrato no pudo ejecutarse por causas ajenas al Gobierno, desde esa fecha nada se ha hecho.

No obstante la no existencia de subvenciones, nuetras comunicaciones marítimas á vapor son regulares y periódicamente fijas, con Inglaterra, Alemania, Paises Bajos, Bélgica, Francia, España, Italia, Brasil, Chile, Uruguay y Paraguay. Con Estados Unidos y Austria tenemos tambien comunicación á vapor pero con intervalos irregulares. Parece sin embargo que con estas dos naciones nos podremos comunicar, en un porvenir cercano, por medio de líneas directas á vapor que harán sus viajes en periodos fijos.

La importancia del movimiento marítimo de la Argentina, reflejo á la vez del de su comercio, puede apreciarse rápidamente mediante algunas cifras que lo sintetizan. Con el Reino Unido hemos tenido en 1905 un movimiento total de 1.346 vapores con 3.014.701 toneladas; con Alemania, 469 vapores con 1.250.210 toneladas; con Italia de 373 vapores con 886.659 toneladas; con Francia, 259 vapores con 627.677

toneladas; con Estados Unidos, de 250 vapores con 518,821 toneladas; con España, de 105 vapores con 203.447 toneladas; con Bélgica, de 237 vapores con 497.211 toneladas; con los Paises Bajos, de 89 vapores con 207.507 toneladas.

Las comunicaciones marítimas y fluviales con nuestros vecinos del Brasil, R. O. del Uruguay y Paraguay se efectúan en vapores de un tonelaje mediano, á veces pequeño, mayormente destinados al transporte de pasajeros. Nuestra estadística de navegación acusa en 1905 un movimiento total con el Brasil de 934 vapores con 814.939 toneladas; con el Uruguay, de 8.271 vapores con 6.700.665 toneladas y con el Paraguay de 5.083 vapores con 3.485.059 toneladas. A este movimiento hay que agregar el de los veleros que es naturalmente menor, por cuanto está solo destinado al transporte de las cargas de mucho bulto, relativamente de escaso valor y fletes reducidos.

IX

NEGOCIACIÓN DE TRATADOS PARCIALES DE RECIPROCIDAD.

En el Congreso de Washington fue estudiado el problema de los tratados de reciprocidad del punto de vista del mayor desarrollo en las relaciones comerciales entre las Repúblicas Americanas.

La Delegación Argentina reconoció la importancia que en ciertos casos tienen esta clase de tratados especialmente los arancelarios, pero recordando ciertos antecedentes derivados del proteccionismo y hasta prohibicionismo existentes en esa época en algunas Repúblicas Americanas para ciertas materias primas de la Argentina, lo que hacía difícil de parte de aquellas la aceptación de tratados de reciprocidad, terminó declarando que no rechazaba posibilidad de concluirlos

desde que las aduanas de la República, continuarían inalterables y francas para los productos de este continente, como para los del resto del mundo, sin considerar, por otra parte, práctico formular recomendaciones al respecto.

En el Segundo Congreso Pan- Americano se volvió á tratar esta cuestión. La Comisiòn respectiva se expidió reconociendo la importancia de los tratados comerciales del punto de vista del acercamiento de las naciones y del mayor desarrollo de los productos naturales, materia de dichos tratados, y teniendo presente que es difícil dar una forma concreta á ideas generales, terminó su dictamen, consignando su adhesión en favor del sistema de la celebración de tratados de reciprocidad comercial, como fundamento propicio para favorecer los sentimientos de unión entre las Repúblicas de América, "siempre que esos tratados se funden en un estudio cuidadoso de los intereses de las naciones que los celebran, de suerte que las consesiones que se otorguen se compensen mútuamente para que sean estables y constituyan de modo permanente una facilidad para el tráfico internacional."

La Delegación de la República aceptó este dictamen á la par que las de las otras naciones, pero entendiendo que los tratados arancelarios de reciprocidad pueden ser necesarios por razón del proteccionismo y no del libre cambio, que las facilidades de las comunicaciones y el mayor desarrollo de las relaciones comerciales internacionales tienden á la realización de estos tratados; y al reseñar las relaciones comerciales entre Estados Unidos y la República Argentina asi como sus respectivas legislaciones aduaneras, recordó las opiniones del señor Blaine, favorables á la disminución de impuestos á la importación de ciertas materias primas argentinas, el tratado de 1891 entre Estados Unidos y el Brasil denunciado como perjudicial para ambas partes, la Convencion "Alcorta-Buchanan" de 1899 y, por último, las opiniones del señor Ma-

ckinley á favor de la reciprocidad convencional, como medio seguro de dar salida á los excedentes de la producción manufacturada.

En el programa de trabajos de este tercer Congreso Pan-Americano, reaparece la cuestión de los tratados de reciprocidad en esta forma limitada, pero clara y precisa. "Adopción de los acuerdos que la Conferencia considere conducentes á asegurar la celebración de tratados comerciales.

Parece que se dá por sentado la necesidad y la conveniencia de los tratados comerciales y que únicamente se propone el estudio y la adopción de los acuerdos más conducentes para asegurar la realización de dichos tratados.

Recordados estos antecedentes y al satisfacer la recomendación del Congreso de Washington, la Delegación que suscribe hace presente que se conceptúa que no es posible aceptar ni rechazar en absoluto el sistema de los tratados de reciprocidad comercial y arancelarios; que en consecuencia no se puede ni se debe establecer una regla geral al respecto; que el sistema de la tarifa autónoma no excluye la posibilidad de realizar tratados de reciprocidad comercial, cuando los intereses bien entendidos del comercio y de la industria, así lo requieran; que el tratado comercial fomenta el desarrollo amistoso de las relaciones comerciales entre las naciones, cuando, detenidamente estudiado del punto de vista de los intereses del presente y del porvenir, consulta durante el término de su vigencia las conveniencias recíprocas de los paises contratantes; que si así no fuera, en lugar de ser prenda de paz y causa de acercamiento, es fuente fecunda de desconfianza y desaveniencias recíprocas; y por último, que el alejamiento relativo actual entre algunas de las Repúblicas Americanas, no es debido á la carencia de tratados, sinó, y especialmente, á la falta de comunicaciones continuadas, á la insignificancia del comercio recíproco entre ellas, y á la

mayor utilidad que les proporciona su relación directa con la Europa, cuyos mercados á la vez que les envían sus artículos en mejor condición, de uso, de precio y de acondicionamiento, les reciben los propios, con tarifas relativamente moderadas y las provee á la vez de capitales y de inmigrantes, nuevos y poderosos elementos para el comercio internacional, sin contar que el crédito á largo plazo es la base de operaciones del comercio exportador europeo para esta parte de América.

Algunas de estas conclusiones se justifican con los datos de la estadística internacional de ciertas Repúblicas Americanas y con las observaciones prácticas del comerciante, y las otras derivan de la misma naturaleza de los tratados comerciales. En efecto, la materia de todo tratado de reciprocidad arancelaria es el comercio y sus legítimos intereses, y es bien sabido que nada es más variable que las necesidades del comercio y de la industria.

Se han pretendido antes de ahora vincular el sistema de los tratados al proteccionismo y se ha buscado la regla general codiciada en los tres estados distintos de toda civilización de los grupos humanos. Con el primitivo ó sea el de la exclusiva producción de la materia prima, el libre cambio y la tarifa autónoma, con la iniciación de la industria, el proteccionismo más ó menos acentuado y el sistema de los tratados con el objeto de suavizar los derechos de importación y de neutralizar las posibles represalias, y por último con la plenitud industrial, nuevamente el libre cambio y la tarifa autónoma; pero en la práctica se ha visto que no existe semejante relación entre el estado económico de los pueblos más avanzados en el desarrollo de sus propias industrias y el libre cambio ó proteccionismo, ni entre estos y la necesidad de los tratados de comercio. Las principales naciones de la Europa, en estos últimos diez años, han cambiado de sistema en cuanto á tratados se refiere, ya denunciándolos como ba-

se de política comercial para el porvenir, ya reincorporándolos en su legislación aduanera, manteniendo á la vez sus tarifas autónomas; y los Estados Unidos, pais que hoy marcha entre los primeros por el desarrollo colosal de sus industrias, se ha visto en el caso de formalizar con algunas naciones tratados arancelarios de reciprocidad, para asegurar el consumo de sus manufacturas exportables y aun para importar en condiciones favorables la materia prima que necesita, porque la propia ya no satisface las necesidades siempre crecientes de su industria.

A este respecto la República Argentina se encuentra, puede decirse, en condiciones especiales. La principal riqueza exportable, base de su grande prosperidad actual y de su situación monetaria de franca conversión, consiste en los productos de la ganadería y de la agricultura, materias primas, en su mayor parte ó de primera, elaboración, en su mínima parte, y artículos todos de consumo universal y necesarios, libres de exageradas competencias. Tiene tambien su industria manufacturera, que ha surgido y se ha desarrollado modestamente, á la sombra de la protección aduanera, pero como carece, por ahora, de los dos elementos indispensables para un gran desarrollo ó sea el carbón y el hierro, se contenta con llenar las necesidades del consumo interno y de llevar escasa parte de sus productos á los mercados vecinos. En situación semejante el Gobierno de la República ha iniciado ya una polítca aduanera más liberal, disminuyendo paulatinamente los derechos á la importación, política que seguira acentuando en el porvenir, sin perjuicio para la indnstria nacional que prospera á medida que la población aumenta con el concurso inestimable de la inmigración.

De todo lo anterior, expuesto suscintamente, resulta que no es posible aceptar ni rechazar en absoluto el sistema de los tratados comerciales arancelarios y que únicamente se

pueden auspiciar tratados parciales cuando los intereses recíprocos y bien entendidos de los paises contratantes los impongan como una necesidad del momento, sin olvidar que un tratado mal estudiado é imprevisor suele ser fuente fecunda de desavenencias entre los paises.

Es en virtud de estos intereses que nuestro Gobierno ha propuesto, en estos últimos años, tratados de reciprocidad comercial á algunos Gobiernos vecinos sin resultado práctico hasta ahora, debido á que las respectivas negociaciones han quedado paralizadas.

X

REGLAMENTOS SANITARIOS

SANIDAD INTERNACIONAL

El problema sanitario fue estudiado y discutido en el Primer Congreso Pan-Americano y fue nuevamente examinado en el Segundo Congreso. En ambos predominaron opiniones liberales, de acuerdo con los adelantos de la ciencia en las epóccas que tuvieron lugar.

En el segundo, la Comisión respectiva presentó un detenido y luminoso informe arribando á diversas conclusiones que fueron aceptadas en todos sus puntos por la Delegación de la República Argentina.

Toda la Legislación Internacional sanitaria correspondiente á los paises del Atlántico Sud, se halla comprendida en las dos Convenciones Sanitarias celebradas en la ciudad de Rio de Janeiro en los años de 1887 y 1904. La de Lima en 1888 no se tradujo en hechos prácticos. Las dos primeras han tenido por base los conocimientos científicos más adelantados pudiendo tomarse sus claúsulas como modelos de legislación liberal, midiéndolas de acuerdo con las épocas en que fueron dictadas.

La convención de 1887 sentó como principio fundamental el considerar infestado únicamente al buque llegado al puerto de destino, haciendo caso omiso del de procedencia.

Para garantir la información sanitaria, embarcaba en los navios Inspectores propios con objeto de vigilar el buque, examinar los pasajeros y tripulantes y proceder á la desinfección de las ropas y compartimientos del navío. Esta reglamentación era diferente cuando re refería á las procedencias brasileñas, situadas á una distancia menor que el período de incubación; de ahí la obligación de permanecer en observación cuarentenaria el tiempo complementario, con grandes perjuicios para el comercio, molestias para los pasajeros y fuente de numerosos conflictos y quejas de los interesados afectados. Esta situación se agravaba aun mucho más en el caso desgraciado de producirse enfermo durante la observación que las medidas además de ser rigurosas comprendian la permanencia de nueva cuarentena por otro nuevo período igual al de la incubación, contando desde la aparición del último enfermo infeccioso.

La Convención de 1904 hizo tabla raza con la mayoría de estas medidas sanitarias, que han sido reemplazadas por otras más racionales y menos perjudiciales á los intereses del intercambio comercial.

Fue de acuerdo con estas consideraciones que nuestro Gobierno entró de lleno á la cuestión, invitando á las naciones del Atlántico Sud, á la realización de un Congreso Médico, que llegó á la consagración de los siguientes principios:

1. Libertad completa para el comercio. Las cargas entran en libre plática y no sufren desinfección ni medida análoga alguna.

2. Los pasajeros de primera y segunda clase desembarcan y son libres de trasladarse á donde deseen.

3. Supresiòn absoluta de cuarentenas, período de ob-

servación y toda medida que represente coartar la libertad del pasajero. Solo se tomarán medidas especiales con los inmigrantes, cuando por su número ó su estado higiénico representen un peligro para la salud pública. Estas medidas que pueden llegar hasta la interdicción en locales especiales, solo serán dictadas para cada caso en particular y nunca como medida general.

4. Los barcos infestados serán desinfectados por procedimientos breves, pudiendo serlo en el puerto de destino ó de salida indistintamente en el caso de no haber enfermos á bordo. En caso de haberlos serán desembarcados y aislados mientras que los pasajeros sanos quedan libres completamente, previa desinfección de sus ropas.

Para garantizar el cumplimiento de las medidas de vigilancia y del estado sanitario de abordo durante la travesía y careciendo de compañías propias de navegación, los Estados embarcan en los navíos, inspectores sanitarios propios, cuyos informes hacen fé para los cuatro estados contratantes. Las compañías de navegación que los acepten, y siempre los aceptan, benefician de la reglamentación relativa á los buques limpios, mientras que en caso de negarse, podrán sus buques ser sujetos á medidas complementarias, cuya fijación es libre de aplicar cada pais, siempre que encuadren dentro de los principios liberales de la Convención.

Como resúmen para poder juzgar de la obra de la Convención, trascribimos este artículo que es pertinente:

Artículo 11.—"Las Altas Partes Contratantes convienen en adoptar como instrumentos más eficaces para el tratamiento profiláctico marítimo y terrestre, el aislamiento de los enfermos ó sospechosos de serlo, la desinfección, la institución de los Inspectores Sanitarios de Navío, la vigilancia sanitaria, las vacunaciones preventivas, quedando por lo tanto eliminados en su tratamiento, los antiguos procedimientos

cuarentenarios y cualquiera otra medida que no se halle explícitamente determinada en esta convención".

Dados estos antecedentes fácil es informar sobre las recomendaciones formuladas en los dos Congresos Pan-Americanos anteriores.

En la República Argentina la Policía Sanitaria internacional depende única y exclusivamente del Gobierno Nacional, existiendo leyes particulares para el Brasil, Uruguay, Paraguay (Convención de Rio de Janeiro, 1887 y 1904). Estas medidas segun la misma Convención pueden ser generalizadas para todos los otros paises. En la práctica así se hace.

La detención es por el tiempo brevísimo necesario para examinar el barco, retirar los enfermos ó sospechosos, desembarcar los pasageros. Estos están libres, inmediatamente sus equipages son desinfectados pero mientras esto sucede, ellos pueden seguir viaje. Solo los de tercera clase cuando son muy numerosos y vienen en estado deplorable de higiene cuando ha habido numerosos enfermos exóticos, entonces pueden ser observados en locales especiales. Ya no existe la observación de 1887 y del Reglamento Sanitario que le siguió. Hoy existe la vigilancia sanitaria, es decir, el pasagero tiene que dar su domicilio y puede ser llamado ante la autoridad en caso que ella lo crea conveniente, durante el tiempo correspondiente al período de incubación de la eefermedad. Como garantía la autoridad puede pedir una suma de dinero, pues será devuelta en el domicilio señalado ó en la oficina fiscal, cuando termine la vigilancia. En cuanto á la desinfección

debe ser rápida y por métodos que permitan hacerlo sin peligro para las mercaderías.

En el caso de peste y habiendo enfermos á bordo para obtener la libre plática, los pasageros y tripulantes necesitan ser vacunados.

OBRAS DE SALUBRIDAD

Forman parte del plan sanitario adoptado en la República, las obras de salubridad de que están dotadas la Capital Federal y algunas capitales de provincias.

Siguiendo el programa trazado, los trabajos de construcción de cloacas van ejecutándose sin interrupción y habilitándose al servicio público los diferentes distritos á medida que las obras quedan terminadas.

La Delegación Argentina en la Conferencia de México hizo una relación de las obras de salubridad en la ciudad de Buenos Aires.

Actualmente ese servicio existe en una superficie de 2.557 hectáreas y de él usufructúa un núcleo de población que representa el 65, 7 p% de los habitantes de la Capital, siendo de 29.843 el número de inmuebles como cloacas y aguas, y de 6.299 el de aquellos en las cuales se está instalando el primero de los referidos servicios.

En conjunto el costo de las obras de salubridad de la Capital Federal alcanzaba en 31 de Diciembre de 1902 á la suma de oro $ 46.875.178, invertidos por el Gobierno Nacional.

Provincias.—El servicio de desagües en las Provincias ha sido objeto de atención por parte del Gobierno Nacional y de los locales, y casi todas las capitales están hoy en las vías de disfrutar de los beneficios que reportan las obras de salubridad.

Rioja, Jujuy, San Luis y Santiago tienen ya empezada la instalación de los servicios domiciliarios.

La larga duración de la creciente extraordinaria del rio Paraná ocasionó un retardo en la construcción de las obras de Santa Fé y Paraná, pero los trabajos han proseguido con la mayor actividad, desaparecida la causa de la demora.

En Salta está ya terminada la primera sección de las obras de cloacas; en Córdoba se ha dado comienzo á los trabajos de construcción de las obras de desagüe y lo mismo ocurre en la ciudad de Mendoza.

De modo pues, que los servicios sanitarios de provisión de aguas potables y desagüe de aguas servidas, dejarán de ser un proyecto para convertirse en la más halagadora de las realidades en los principales centros de la República Argentina, en una fecha próxima.

SANIDAD DE LOS PUERTOS

De conformidad con lo dispuesto en la Convención Sanitaria de Rio de Janeiro, el Gobierno Argentino, por resolución de Enero de 1905, decretó la provisión al Departamento Nacional de Higiene de los elementos de sanidad y movilidad necesarios para atender debidamente los servicios respectivos en el puerto de la Capital, rada exterior y puertos del Litoral.

Por este decreto se autorizó la inversión de $ 200.000 para la provisión de cinco embarcaciones y diversos aparatos de desinfección, disponiéndose que la construcción de los cascos de las embarcaciones se hiciera en los arsenales del Ministerio de Marina.

AGUAS CORRIENTES

En lo que atañe á la sulubridad pública interna, la República Argentina posee una serie de obras adecuadas para preservar á sus habitantes cnntra los peligros de las epidemias

contándose entre ellas las obras de provisión de aguas potables y las de desagüe de las aguas servidas y residuos orgánicos, en la capital y en otros centros de población importantes.

La ciudad de Buenos Aires, cuentaá este respecto con todos los elementos sanitarios que aconsejan los adelantos científicos modernos.

La provisión de aguas potables se efectúa con toda regularidad y en proporciones tales que satisface las necesidades de la totalidad de su población.

Libradas obras al sevicio público en el año 1869, han venido desde entonces experimentando modificaciones que importan un progreso considerable. Para la comprobación de este aserto bastaría consignar que el consumo de agua que en 1870 fue de 880.000 metros cúbicos, alcanzó en 1904 á 43.706, 569 metros cúbicos, correspondiendo á cada uno de los habitantes de la zona servida un consumo diario de 187 litros como término medio.

La poblacion que actualmente está directamente provista de aguas corrientes, representa el 73,2 p ≅ de los habitantes de la ciudad y puede asegurarse que las obras proyectadas dentro del plan sanitario adoptado permitirán la elevación de este porcentaje en breve tiempo.

Tres son los sistemas de aguas corrientes que existen en la ciudad de Buenos Aires: uno que la provee de agua extraida directamente del Rio de la Plata, y los otros dos, que podrían llamarse locales, abastecen de agua proveniente de pozos semisurgentes á los barrios de Belgrano y de Flores respectivamente.

Las obras destinadas á esos servicios son las que ligeramente se enunciarán á continuación:

El agua de que surte la ciudad de Buenos Aires por el primero de los sistemas referidos se extrae del rio de la Plata en

un punto situado frente al Belgrano. Hay allí una torre de toma de agua y un tunel que la conduce hasta otro punto del rio situado frente á la Recoleta.

Desde la segunda sección del tunel llega el agua hasta unas bombas elevadoras instaladas en el punto terminal de aquel y destinadas á levantar el agua hasta los depósitos de asiento ó de decantación. Estas bombas pueden elevar diariamente á una altura máxima de 10.50 m. la cantidad de 322.617 metros cúbicos de agua.

Dos son los depósitos de asiento con capacidad de 148.840 metros cúbicos y éstan divididos cada uno en tres secciones. Como su nombre lo indica, tienen por objeto recojer las impurezas más grandes que lleva el agua en suspensiòn y están conbinados de tal modo que puede ponerse fuera de servicio una ó más secciones por medio de compuertas sin que se interrumpa la circulación del agua en las secciones restantes.

La precipitación de las impurezas se hacía antes por la simple gravedad, pero ese procedimiento deficiente, como es natural, ha sido substituido con excelentes resultados por el método de la clarificación mediante el aluminio férrico.

Clarificada el agua en los depòsitos de asiento, pasa á los filtros que son ocho y tienen una superficie total de 48.000 metros cuadrados. Estos filtros están formados por el siguiente material.

La longitud actual de la cañería maestra es de 105.056 metros, la de distribución de 840.929 metros y la de bombeo de 21.070 metros siendo las tres de hierro fundido.

Los cuadros siguientes consignan el número de casas y locales de los cuales se les provee de agua desde el año 1900 y el desarrollo del consumo desde 1870.

AÑOS	AGUA CONSUMIDA EN METROS CUBICOS	PROMEDIO DIARIO EN METROS CUBICOS
1870	880.000	2.441
1871	967.062	2.649
1872	1.163.700	3.180
1873	1.269.000	3.477
1874	1.285.810	3.523
1875	1.302.620	3.569
1876	1.376.460	3.761
1877	1.388.594	3.804
1878	1.494.374	4.094
1879	1.634.816	4.479
1880	1.748.982	4.779
1881	1.920.052	5.260
1882	2.003.979	5.490
1883	2.244.319	6.149
1884	3.748.446	10.242
1885	4.127.752	11.309
1886	4.873.511	13.352
1887	4.998.703	13.695

AÑOS	CONSUMO ANUAL EN METROS CUBICOS	PROMEDIO DIARIO EN METROS CUBICOS
1888	6.125.033	16.708
1889	6.940.290	19.015
1890	9.352.360	25.623
1891	13.042 980	35.724
1892	17.741.831	48.607
1893	22.966.731	62.923
1894	27.237.688	74.624
1895	30.557.757	83.720
1896	34.552.954	94.130
1897	33.998.793	93.147
1898	33.312.707	91 207
1899	35.990.115	98.603
1900	39.228.274	107.475
1901	40.756.609	111.662
1902	40.286.737	110.375
1903	41.770.121	114.439
1904	43.706.569	119.417

Belgrano.—El barrio de Belgrano está provisto de agua tomada de la segunda napa subterránea por medio de un pozo semisurgente. Este procedimiento vino á substituir al anterior que consistia en la toma de agua en la orilla misma del rio de la Plata en un punto próximo á la desembocadura del arroyo de Vega cuyas aguas arrastran muchas impurezas.

En estos últimos tiempos se construyó un edificio para máquinas y calderas y una torre que sostiene otro tanque más pequeño; se perforó un segundo pozo semisurgente y por último se hizo en éste una nueva perforación. Todas éstas obras permiten asegurar una provisión diaria de 6.000 metros cúbicos de agua.

El cuadro que sigue dá á conocer el desarrollo del consumo desde 1891.

La longitud de la cañería maestra es de cinco mil doscientos treinta y cuatro metros y la de distribución cuarenta y dos mil setecientos veintinueve metros, siendo alrededor de 15.000 el número de habitantes provistos de agua.

AÑOS	AGUA CONSUMIDA EN METROS CUBICOS	PROMEDIO DIARIO EN METROS CUBICOS
1891	204.250	560
1892	231.360	633
1893	312.446	856
1894	314.738	862
1895	297.225	814
1896	290.512	795
1897	356.744	977
1898	351.569	963
1899	422.350	1.157
1900	444.630	1.218
1901	467.013	1.279
1902	538.991	1.476
1903	594.673	1.629
1904	623.552	1.704

Flores.—También el barrio de Flores está abastecido de agua que proviene de pozo semisurgente.

La cañería maestra tiene cinco mil trescientos doce metros y de la distribución cuarenta mil noventa y cinco metros; siendo la población servida de unos 18.000 habitantes.

Por el cuadro siguiente se verá el desarrollo que ha tenido el consumo de agua corriente en el barrio de Flores desde marzo de 1902, época en que se libró al servicio público.

El servicio de agua corriente en toda casa situada sobre calles que tengan caños de distribución es obligatorio por una ley del Congreso. También por otra ley el P. E. está facultado para adoptar todas las medidas que crea convenientes para evitar la contaminación de las aguas del río de la Plata ó de las de la segunda napa, que son las que se utilizan para el abastecimiento.

AÑOS	AGUA CONSUMIDA EN METROS CUBICOS	PROMEDIO DIARIO EN METROS CUBICOS
1902 desde marzo....	162.192	530
1903.....	294.624	807
1904.....	347.761	950

De acuerdo con la tarifa establecida por el gobierno, el precio del agua en Buenos Aires es bajo, resultando inferior al que se cobra en muchas ciudades de Europa y de América como puede verse por el cuadro siguiente, cuyos datos fueron tomados hasta el año 1902.

	Centavos.
Buenos Aires.....	8 ¼ á 20
Berlin.....	9 ,, 10
Boston.....	12 ,, 12

Bruselas	10	,, 45
Marsella	11	
S. de Chile	11	,, 23
Londres	12	,, 25
Nápoles	13	,, 18
Paris	16	,, 27
Amberes	18	,, 54
Filadefia	25	
Montevideo	45	,, 90

PROVINCIAS

Los Poderes Públicos se han preocupado tambien con empeño de las obras sanitarías en las capitales y otras pob laciones importantes de las provincias.

En 1899 el P. E. dispuso que se practicaren estudios referentes á la provisión de aguas potables en varias ciudades y por ley dictada en Octubre de 1900 quedó autorizado para hacer construir las obras necesarias á ese objeto en Jujuy, Rioja, Santiago del Estero, Corrientes, Santa Fé y Salta y las de ampliación de las existentes en Catamarca, Mendoza, San Juan y San Luis.

La misma ley destinaba á esas obras el 50 p% de lo que á cada una de las respectivas provincias correspondiera en los beneficios de la Lotería Nacional, independientemente de los recursos con que contribuyeran los gobiernos locales.

La insuficiencia de los fondos votados dió origen á una nueva ley que se dictó en Enero de 1903 por la cual se autorizó la prosecución de las obras de provisión de aguas corrientes en las capitales antes mencionadas, á las ciudades de Barracas al Sud y á la ciudad y puerto comercial y militar de Bahía Blanca y á la extensión de las cañerías de aguas corrientes y de las cloacas externas en la Capital Federal.

Para cubrir los gastos que esas obras demandaran, se autorizó la emisión de pesos 12.000.000 "en bonos de obras

de salubridad" de interés y amortización que no podrán exceder de 3 y 6 p% respectivamente, afectando á dichos servicios.

a) las cantidades que excedan de $ 5.200,000 sobre la recaudación anual por los servicios de aguas corrientes y cloacas en la Capital Federal;

b) la porción de beneficios de la Lotería, destinados por la ley de octubre de 1900 para la construcción de las obras de aguas corrientes;

c) el producto líquido de la explotación de las obras de ese género que se ejecuten en las ciudades y puertos para las cuales fueron autorizadas.

Bajo los auspicios de esta ley protectora se activaron los trabajos de provisión de aguas, estando actualmente terminados en algunas ciudades y bastante adelantados en otras, lo que permite asegurar que dentro de muy poco tiempo estarán dotadas de ese servicio importatísimo para la salubridad pública todas las capitales de provincia y otras ciudades de importancia del litoral é interior de la República.

IX

PATENTES DE INVENCION Y MARCAS DE FABRICA Y COMERCIO

La Constitución argentina comprende, en realidad, bajo una denominación genérica, las tres ramas especiales que las legislaciones prácticas designan con los nombres de patentes de invención, marcas de fábrica, propiedad literaria y artística ó derechos de autor, y esta reunión indica el origen común del derecho en unos y otros casos, así como el propósito de la carta fundamental, de colocarlos bajo una sola garantía. Con todo, sus diferencias de aplicación son visibles

y distintamente se han desarrollado en la vida de la industria, del comercio y de la cultura universal.

No es raro en la República el caso de leyes orgánicas y sustantivas que han perdurado, ápesar de la tendencia de todos los pueblos de raza latina á la movilidad de la legislación, aún en materias fundamentales; y así puede explicarse como la ley de "Patentes de invención" dictada el 11 de octubre de 1864, no haya sido reformada hasta ahora, no obstante la grande afluencia de doctrinas introducidas en el derecho positivo por el progreso general de la ciencia jurídica, y por los tratados y conferencias internacionales sobre esta materia.

Acaso explica esta permanencia de la ley, en parte, el hecho de que la invención industrial es siempre fruto de una educación científica más avanzada de la que han podido alcanzar nuestras sociedades en su corta vida independiente, en comparación con la de otras más antiguas. Si bien se considera, la enseñanza técnica, de donde surge el progreso de la industria, es relativamente nueva, y solo en las últimas décadas del siglo XIX la tendencia práctica se ha manifestado con caracteres imperiosos, y ha influido en la formación de los programas de los institutos de altos estudios en los pueblos que imprimen dirección á la ciencia. La enseñanza abstracta ó teórica persiste todavía en muchas de las naciones más adelantabas; y si bien es verdad que en la teoría ó en la pura especulación filosófica se halla la fuente de todas las fórmulas prácticas, también es indudable que ellas solas no bastan á producir el tipo deseado del inventor ó descubridor de procedimientos prácticos, de instrumentos ó de aparatos de los que reclaman con frecuencia las industrias del día, las necesidades de la vida y la lucha cada vez más activa de los pueblos por conquistar mayor zona de influencia económica en el mundo.

Los autores de la Constitución no se forjaron ilusiones respecto de un desarrollo rápido de estas aptitudes que, lo sabían muy bien, no se improvisan, sino que resultan de una larga sucesión de esfuerzos para desenvolver la enseñanza científica. Así, en esta como en otras materias, ellos se colocaron en el terreno más favorable á la incorporación de la inteligencia de la civilización y el brazo extranjero, á las fuerzas vivas que habían de elaborar nuestro propio destino nacional. Su espíritu amplio y de marcada tendencia universal, incluyó en las leyes generales que reglamentaron las cláusulas relativas al extranjero, y no solo declaró la carta orgánica de la Nación, una completa igualdad civil entre el ciudadano y el extranjero, sino que proveyó reglas particulares para su protección dentro del territorio.

En el mismo lugar en que asegura la propiedad material, consagra tambein la que genéricamente debiera llamarse "propiedad intelectual" ya que de una misma operación mental resultan las distintas formas que, aplicadas á diversos fines, tomaron nombres diferentes. "Todo autor ó inventor,—dice el árt. 17—*es propietario exclusivo de su obra inveuto ó descubrimiento* por el término que le acuerda la ley," y aunque los efectos de esta garantía no pueden, en extricto sentido, extenderse fuera del alcance de la jurisdicción nacional, parece indudable, al leer otros pasajes de la misma Constitución, como el art. 25, por ejemplo, que su pensamiento va más allá, al declarar que el gobierno federal, al dictar todas las medidas de protección al extranjero civilizado, "no podrá restringir, limitar ni gravar con impuesto alguno, la entrada en el territorio Argentino, de los extranjeros que traigan por objeto labrar la tierra, mejorar las industrias ó introducir y enseñar las ciencias y las artes;" y al pres-

cribir las materias de legislación para el Congreso, le recomienda en forma expresa el fomento de la inmigración, la introducción y establecimiento de nuevas industrias, por leyes protectoras, por concesiones de privilegios y recompensas de estímulo.

El reconocimiento y garantía del derecho de propiedad industrial é intelectual, se halla, pues, contenido en la carta constitutiva de la República, y ellas benefician por igual al ciudadano y al extranjero. Las leyes reglamentarias de estos derechos, no podrán restringir, y no han hecho más que confirmar tales declaraciones, como en los artículos 2°. y 5°. de la ley de Patentes de Invención, de 11 de octubre de 1864, y 41 de la ley de marcas de fábrica, comercio y agricultura, de 14 de noviembre de 1900. Pero tanto la una como la otra, no proponiéndose sino la garantía del derecho dentro del territorio de la Nación, no podrían preocuparse de franquicias particulares para esos privilegios, concedidos en el extranjero, pues tales ordenamientos corresponden en todo caso á los tratados internacionales.

Si se recorren las numerosas convenciones vigentes entre los paises de Europa y América, sobre estas recíprocas ventajas de orden comercial ó social, no se llega á la convicción de un gran progreso en esta materia, con excepción de la Conferencia de Paris de 1880 y 1883, y su reforma en la de Madrid de 1890, que no puede aun considerarse como derecho universal en la materia, por más respetables que sean los Estados signatarios. El fuerte influjo de los sentimientos nativos, por una parte, y por la otra, los intereses locales, difíciles de descir como factores esenciales en toda solución de esta especie, han impedido hasta ahora que la amplia, generosa y benéfica idea de la centralización del registro de patentes y marcas, sea adoptada por la totalidad

de las naciones, y menos por las de la América, que solo ahora, gracias á la serie iniciada de sus congresos jurídicos y económicos, comienzan á preocuparse de establecer vínculos efectivos de solidaridad y convivencia, bajo puntos de vista que les son necesariamente comunes.

Cuando por la obra, cada vez más extensa de las conferencias sudamericanas, se llegase á la simplificación del registro por su reconocimiento internacional, se realizará por el mismo hecho la protección internacional tan deseada y tan conveniente. Entretanto, las leyes confirman el derecho nacional y mantienen el registro y la protección limitada al radio de acción de su propia soberanía, y la jurisprudencia de los tribunales—la de los argentinos por lo menos,—se esfuerza por consolidar en la vida real, las declaraciones de principios de la Constitución y la ley. En extricta justicia, pudiera decirse que la República no necesita entrar en ningun convenio colectivo que tuviese por objeto ofrecer garantias dentro de su territorio á las patentes y marcas concedidas en el extranjero, pues que tanto sus leyes como sus tribunales de justicia no se apartaron un solo momento del camino trazado por la Constitución, convirtiéndose estos últimos en verdaderos tribunales internacionales al objeto de protejer el derecho reconocido, aún en pais extranjero, sobre las limitaciones que á falta de una ley expresa ó de un tratado, impone necesariamente la jurisdicción de cada país. Así se traduce esta en la forma del registro obligatorio, establecido por las dos leyes citadas, y de la publicidad del invento registrado en pais extranjero, dentro del territorio de la República (*Ley de patentes de invención*, de 11 de octubre de 1864, art. 8°.; *Sentencias del Juez de Sección, Doct. Francisco B. Astigueta*, 1905, pags. 269 á 274; Serra Dimitrijewiks v. Antonio Molinari).

Con excepción del tratado de Montevideo de 1889, y del proyecto suscripto en México en 1902, la República Argentina no se ha vinculado con otras naciones en materia de protección internacional de la propiedad industrial. Preocupada vivamente desde 1890 de las arduas consecuencias de su grave crisis económica, felizmente concluida, y luego, desde mucho antes de esa fecha, hasta 1902, de la solución de sus litigios de fronteras, no ha podido consagrarse al estudio de las importantes reformas que la conferencia de México introdujo en la de Montevideo, y que, sin duda, han mejorado mucho su contenido. Pero como antes se dijo, la liberalidad de las leyes internas en vigencia es tal, que su concurrencia en un tratado colectivo solo respondería á estos dos fines, sin duda alguna, de la mayor importancia para ella: la demostración efectiva de su espíritu de concordia y reciprocidad con todas sus hermanas del continente, y el próposito de incluir entre las prescripciones del convenio suscripto en México, aparte de algunas otras enmiendas convenientes, la creación de la oficina Internacional del Registro de Patentes y Marcas, que figura entre las proposiciones que debe ocuparse la tercera conferencia de Rio de Janeiro.

El régimen actual de la propiedad industrial en la República puede considerarse, pues, como de los más liberales que existen, á pesar de sus defectos, y él se pone de manifiesto en las cifras que arroja el Registro de Patentes de Invención desde 1891 hasta Mayo de 1906. Segun ellas, durante ese período se han inscripto 3.838 patentes de invención, de las cuales 639 son extranjeras. Y por lo que respecta á las marcas de fábrica y de comercio, alcanzan, en el mismo espacio de tiempo, á 15.000. Débese, sin duda, en buena parte, á la reforma de leyes anticuadas de 10 de Agosto de 1876 y 13 de Septiembre de 1877, y á substitución por la de 14 No-

viembre de 1900, el mayor desarrollo de la progresión de crecimiento que se advierte en las inscripciones de marcas, en la Oficina Nacional del ramo, desde esta fecha.

XII

PROPIEDAD LITERARIA Y ARTISTICA

Con relación á esta materia, la situación de la República Argentina es hasta cierto punto original, si bien nada de anormal puede señalarse en ella. Algunos escritores nacionales han criticado que, sin poseer una ley interna que regle la condición de la propiedad literaria y artística, existen tratados internacionales que obligan á la República, é importan dar preferencia á la aplicación de una ley extranjera á la de una ley exclusiva del pais. Pero este modo de ver es enteramente artificioso; primero, porque una ley superior á todas las leyes internas, la Constitución de la Nación, contiene la garantía suprema de la propiedad intelectual (artículo 17 °), que el Codigo Civil confirma y asegura como un derecho común (C. C. art. 2.335, 2.513, 1.072, 1.077); segundo, porque un tratado internacional sobre materias que caen bajo el poder de legislación del Congreso, y debidamente aprobado por el mismo, es ley suprema de la nación, no por virtud de una soberanía extraña, sino del pais que lo ha suscripto y sancionado por sus órganos legislativos (*Constitución Nacional*, artículos 27, 31, 67, inciso 19), cayendo en tal carácter bajo la autoridad y jurisdicción de sus tribunales de justicia (arts. 31 y 100); por último, en razón del poder que tienen estos mismos tribunales, de aplicar la Constitución y las leyes directamente á los casos ocurrentes, sin que obsten á ello, ni la ausencia de tales leyes, ni su silencio ú oscuridad sobre deter-

minados puntos, se ha podido formar una jurisprudencia alrededor de la interpretación experimental de aquellos textos en los dos órdenes de jurisdicciones en que se divide el poder judicial argentino, el federal, y el ordinario ó común. En tal sentido, en cuanto al origen de la ley, ella está elaborándose en la República del mejor modo posible, esto es, en la jurisprudencia misma, la cual se halla expuesta á las corrientes de la opinión científica, y va incorporando en cada una de sus decisiones el espíritu de la doctrina más adelantada, de las legislaciones más recientes de otros paises, de las convenciones internacionales más autorizadas, y todo ello dentro del marco general que la Constitución le ha trazado.

Estas saludables influencias se manifiestan con toda claridad en las sentencias sucesivas que desde el primer caso, fallado en 1884 por el juez Tedin, de Buenos Aires, confirmado por la Corte Suprema en 1885 (*Fallos tomo XXIX, p.* 148), hasta el más reciente, del juez Dr. Ernesto Quesada, de 3 de Febrero de 1903 (*La propiedad intelectual en el derecho argentino*, 1904), el sentido de la jurisprudencia ha evolucionado visiblemente desde un concepto restrictivo y literal, hasta el más amplio, extraterritorial y extensivo, fruto, sin duda, este último, del mayor intercambio desarrollo entre la República y los grandes focos intelectuales europeos, y al mismo tiempo, de la lectura de las últimas conferencias y tratados en que las naciones americanas han tomado parte.

Este mismo ilustrado juez y escritor nacional, en su luminosa sentencia antes citada (*Podesta Scotti v. Anselmi*), al ocuparse del aspecto internacional de la cuestión, resume la legislación y jurisprudencia argentinas en estas cuatro proposiciones:

a) " Que la exclusión respecto del derecho de los extranjeros no resulta expresamente de la Constitución, no existe tampoco ley alguna que así lo establezca;

b) " Que, por el contrario, la ley de patentes de invención demuestra y convence que el derecho conferido por la Constitución comprende tambien á los autores ó inventores sxtranjeros, pues el artículo 2° del Tratado de Montevideo dispone que el derecho exclusivo de explotación, conferido á los autores de nuevos descubrimientos ó invenciones, es extensivo á los verificados ó patentados en el extranjero;

c) " Que como el Congreso ha interpretado esa cláusula constitucional en un sentido amplio, reconociendo en los inventores extranjeros la propiedad de su obra ó invento por el término que en dicha ley se establece, y una vez llenadas las condiciones que en la misma se indican, y comprendiendo el artículo 17 de la Constitución tanto á los autores como á los inventores, no existe razón ó motivo alguno para hacer una excepción respecto del derecho de los primeros, y acordarlo única y exclusivamente á los habitantes de la Nación Argentina;

d) " Que, además, celebrado el Congreso Sudamericano de Derecho Internacional Privado, las resoluciones adoptadas fueron aprobadas por el Congreso, reconociéndose así, por acto explícito del poder legislativo, que la cláusula constitucional mencionada ampara y protege no solamente á los autores residentes en el pais y obras escritas en el mismo, sino también á los autores y obras escritas en el extranjero. Tan amplia doctrina hace casi innecesaria la adhesión de las demás naciones al tratado de Montevideo, basados por lo menos en el principio consagrado por la jurisprudencia universal: "*quod quisque in alterum statuerit, ipse eodem jure utatur*".

En efecto, sean cuales fueren las diferencias de criterio que dividan á los escritores doctrinales sobre la protección del derecho de autor, del punto de vista de los intereses nacionales, esta cuestión ha sido *de facto* resuelta por el Gobier-

no de la República, primero al prescribir y aprobar el tratado de Montevideo, de 1889, y luego, al incorporar, en virtud de la clásula 16 del mismo, á cuatro naciones de Europa que no habían concurrido al Congreso, como lo hizo con Italia, Bélgica, Francia y España. El proyecto de tratado firmado en la Segunda Conferencia Panamericana de México, extensivo del de Montevideo, amplía así más el radio de protección de la propiedad intelectual, incorporando á una potencia productora de primera categoría en esta materia, como los Estados Unidos; de manera que el principio proteccionista ó "nativo", como algunos escritores lo llaman,—y que consistiría en mantener dentro del pais, libre la reproducción de obras publicadas en el extranjero, con el propósito de acelerar el desarrollo de la cultura interna y la formación de una literatura propia, para ir gradualmente ensanchando la acción de la ley nacional hácia afuera,—habría recibido un nuevo golpe con la adhesión de la representación argentina al tratado de México, aunque él no hubiese llegado aun á ser ley de la Nación.

Teniendo en cuenta que el carácter *nacional ó local* de la garantía del derecho de propiedad intelectual solo nace de la forzosa división de las jurisdicciones del punto de vista del territorio, ella es, por consiguiente, una ley de excepción, y así se adhiere más al sentimiento nativo de todos los pueblos que llegan á incorporarla entre las cosas que más intimamente se relacionan con el supremo interés del pais.

Las ideas universales en esta materia no se imponen, sino que nacen, son un resultado de la natural expansión de la cultura de una sociedad. La difusión de las obras del entendimiento es medio y fin á la vez de ese estado superior en que el reconocimiento del derecho universal viene por sí solo. Entretanto, pocos serán los paises nuevos ó en formación que consientan expontáneamente en desprenderse de una ventaja

positiva que el estado convencional de las legislaciones actuales les ofrece, de poder poner á contribución, para acelerar su cultura pública, todo el fruto intelectual de las naciones más avanzadas. Bien entendido que este concurso sólo es transitorio, y, diremos, remuneratorio, pues, apenas las naciones beneficiadas han alcanzado á su vez la era de la producción propia, aquellos capitales morales son devueltos con creces á sus primitivos prestadores.

Por lo que se refiere á los principios que inspiran los tratados internacionales vigentes, ó que con harta frecuencia se concluyen día á día entre las naciones de Europa y América, ellos pueden agruparse en tres núcleos distintos; 1°., aquellos que tienen fuerzas iguales de producción y consumo —por decirlo así—de obras literarias, científicas ó artísticas, y entre las cuales existe una reciprocidad de beneficios efectiva y material; 2°., los que se hallan en situación enteramente desigual, y entre los cuales la forma de un tratado es cuestión de complacencia del más debil hácia el más fuerte, sin mira alguna de reprocidad efectiva, ó de simple cortesía, ó de retribución por algun otro servicio de distinta especie; 3°, los que ningún género de intercambio literario mantienen entre sí, y los tratados solo tienen la importancia moral de las declaraciones de principios ó las adhesiones á doctrinas de interés universal.

Se explica que entre las naciones de Europa, donde hay una vasta producción literaria, científica ó artística, de facil é inmediata expansión hácia los vecinos, ó más allá, los tratados sean un medio eficaz de asegurar un derecho y un lucro en favor de los autores, y que las uniones se propongan constituir un instrumento positivo de garantía para todos esos derechos reconocidos; pero no es facil hacer entrar por el camino de los tratados y de los tribunales internacionales, á

paises que no sienten la necesidad de protegerlos, ya porque su producción sea nula ó insignificante, ya porque ella no guarde proporción de reciprocidad con las demás. Para estas toda la cuestión se reduciría á asegurar dentro de su territorio, en su mayor amplitud, los derechos de propiedad inherentes á todo hombre civilizado, sobre los puntos ó creaciones de su inteligencia, como las demás de índole material; y cuando así mismo se deciden á subscribir tratados y convertirse en sostenedores de derechos extraños á su propia comunidad, es de notar hasta qué punto se hacen acreedores al reconocimiento de la conciencia jurídica del mundo, y de ese espíritu de desinteresado acatamiento del derecho que cada día se abre más ancho paso entre los pueblos cultos.

De todo cuanto expuesto puede deducirse que el legislador argentino, si bien no ha dictado una ley expresa que reglamente el precepto constitucional antes referido, y dote á la propiedad literaria de un estatuto propio, la situación de esta, no sòlo en lo relativo á los habitantes del territorio, sino tambien á los extranjeros, no es más desventajosa que en ningun otro país no ligado por convenciones generales de carácter internacional, pues la legislación obligatoria que garantiza los derechos de autor, y forma como su propio estatuto, puede resumirse en las siguientes bases:

1° Texto expreso de la Constitución, artículo 17, que dice: "La propiedad es inviolable, y ningun habitante de la nación puede ser privado de ello sino en virtud de sentencia fundada en ley.... *Todo autor ó inventor es propietario de su obra, invento ó descubrimiento por el término que le acuerde la ley*"; texto que significa afirmar dos principios fundamentales: el reconocimiento de la propiedad privada sobre la obra ó producto del entendimiento y la duración limitada del mismo, con el fin de incorporarlo en segui-

da al patrimonio común de la humanidad. Las únicas limitaciones á que los tratados que suscriba la República Argentina deberán someterse, serán pues, las dos expuestas;

2º Artículos del Código Civil de la Nación, números 2,335, 2,513, 1,072 y 1,077 y otros correlativos, en los cuales, al equiparar en absoluto esta propiedad con la comun á pesar del carácter *sui géneris* que algunos autores le atribuyen, la sujeta á todo el sistema de garantías judiciales que favorece la propiedad en general, y mientras, una ley especial no venga á determinar un cambio en la jurisdicción, que en todo caso solo sería para asegurarla mejor;

3º Los tratados ya suscritos por la República con algunas naciones de América, como resultado del Congreso de Montevideo, de 1889, y á los cuales se han adherido cuatro europeos, segun se dijo más arriba. Y esta última circunstancia es de mayor valor, á los fines que persigue la política internacional sobre esta cuestión, que la ley local reclamada por los escritores nacionales, y prometida por los representantes de la República en los Congresos de Montevideo, Washington y México. Porque no se podrá en la aplicación judicial, en presencia de textos obligatorios como los de un tratado internacional interpretar la ley interna con criterio más restrictivo que el que se aplica á los extranjeros; ni los jueces en su obligación de fallar, aun ante el silencio ó ausencia de ley propia, por comparación ó analogía con las leyes extranjeras, podrán dejar de hacer extensivas á los demás extranjeros los beneficios acordados *in potentia* á todos, por los términos de aquel tratado,

Desde que estas cuestiones han comenzado á agitarse en la República Argentina, en particular debido al extraordinario y rápido desarrollo de un teatro llamado "criollo", á la importación excesiva de obras ligeras de este mismo gé-

nero, de orígen español, los litigios sobre propiedad literaria han aumentado notablemente, dando lugar á fijar por la jurisprudencia una sucesión de principios que, por sí solos ofrecen ya elementos de la legislación especial que se procura poseer; á los cuales se agregan tres fuentes más de doctrinas ó preceptos jurídicos sobre la materia:

1º Los escritos y trabajos de polémica judicial á que cada caso da lugar;

2º Las tesis universitarias, que no escasean, algunas de ellas de verdadero valor científico;

3º Los proyectos de ley de iniciativa parlamentaria, los cuales, aunque no sancionados, van ofreciendo el modelo ó fijando el tipo al cual deberá adaptarse la futura ley nacional de propiedad literaria y artística. Entre estos últimos, que se hallan dentro de los propósitos manifestados en los congresos internacionales, de incitar á los paises de Sud-América á completar su legislación sobre este punto, creemos conveniente mencionar los más importantes, y entre los cuales el legislador deberá elegir el que haya de convertirse en ley:

1º Proyecto de ley de "Propiedad literaria y artística", para la Provincia de Buenos Aires, en ausencia de una ley nacional, 1874, por el Doctor Amancio Alcorta. Comprende las definiciones, las obras escritas, el derecho y su duración, las representaciones públicas de obras dramáticas y musicales, la falsificación, los daños é intereses y las penas, procedimiento, la prescripción, registro y depósito, y expropiación;

2º Proyecto sobre "Propiedad de los telegramas" presentado á la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, 1878, por el señor Santiago Alcorta;

3º Proyecto de ley de "Propiedad literaria y artística

para la República Argentina", precedido de un valioso estudio que le sirve de exposición demostrativa, y constituye un tratado sobre la materia, por el Doctor Carlos Baires, 1897. Contiene capítulos sobre la propiedad literaria y artística en general, sobre la condición jurídica de las obras extranjeras en el país, respecto de las cuales dispone que ellas "gozarán de los derechos que les acuerden los tratados celebrados, y en su defecto, los que se les reconocen en la ley nacional, la que sólo se refiere á los de los paises en que estuviera garantida la propiedad de las publicadas en la República por una cláusula de reciprocidad"; el autor extranjero que se estableciera en la República Argentina, adquirirá sobre sus obras publicadas en el exterior, los mismos derechos que los nacionales, siempre que pruebe una residencia contínua de cinco años; y esta franquicia dura mientras resida en el país; los extranjeros pueden defender sus derechos ante los tribunales del país en las mismas condiciones que los nacionales; legisla la trasmisión de los derechos de autor; la apropiación ilícita y los daños y perjuicios, prescripción, expropiación y sanciones penales;

4 º Proyecto sobre "Propiedad literaria y artística, presentado al Congreso Nacional el 14 de Julio de 1897, por el Diputado Doctor Eleodoro Lobos", el cual, en relación con el extranjero, dispone que "las obras que se publiquen en el exterior por un argentino ó un extranjero domiciliado en el país, gozarán de los derechos que se reconocen á los habitantes de la República, y las obras que se publiquen fuera de ella por un extranjero, gozarán de los derechos que les aseguren los tratados internacionales, los que no podrán reconocer al derecho de autor un término mayor que el del país de orígen".

Es de notar que al criterio de reciprocidad extricta del

proyecto, la Comisión de legislación de la Cámara de Diputados, que aconsejó su sanción, substituyó el más amplio del reconocimiento del derecho universal; diciendo que "*gozarán de la protección de la presente ley las obras literarias y artísticas que se publiquen en el país y en el extranjero.*"

El proyecto, por lo demás, abraza todos los puntos generales de esta clase de leyes, derecho de autor, su extensión y término, y el contrato de edición, no comprendido especialmente en ningun codigo argetino.

5°. Proyecto de la ley que establece el depósito legal en la Biblioteca Nacional de la capital y en la Biblioteca de la Universidad de Cordoba, "para todas las publicaciones que se efectúen en el territorio de la República...Se asimilan á las obras publicadas en la República las que tengan editor en el país, aunque se inpriman en el extranjero".

El estado evolutivo de las ideas de la República Argentina, en orden á estas materias, se pone de manifiesto, además en las tres ocasiones en que ella ha sido invitada á asistir á conferencias ó congresos internacionales. Conocidas son las doctrinas netamente sostenidas por sus representantes en el de Montivideo, que dieron por resultado el tratado de 11 de Enero de 1890, vigente hoy por ley nacional de 11 de Diciembre de 1894, el de Washington de 1890, no encuentra modificación que aconsejar en su texto, y declara que aprueba los tratados "que garantizan y protejen plenamente los derechos de propiedad que son materia de las estipulaciones en ellos contenidas, y en consecuencia, el Congreso recomienda la adhesión á los mismos, tanto á los Gobiernos que, habiendo aceptado la idea de su celebración, no pudieran concurrir á él, cuanto á los que no se hallaban representados en el msimo.

Invitado el Gobierno Argentino á la Conferencia de

París de 1896, su representante, el Ministro Plenipotenciario en Francia, Dr. Miguel Cané, literato y jurista sobresaliente, en la sesión final del 1°. de mayo, expuso ideas concordantes con la opinión y las aspiraciones de la República, en cuanto al reconocimiento del derecho del extranjero por la ley nacional, fundado en "que la libertad del hurto intelectual, concedida á los libreros y editores establecidos en la República Argentina, tenía forzosamente que traer dos consecuencias que la práctica nos ha hecho ya sentir; en primer término, la propagación por medio de detestables traducciones, en general de una literatura malsana, inferior, inadecuada en absoluto, no ya para levantar, sino para sostener el nivel intelectual de nuestro país, si no muy elevado, por lo menos sincero y pronto al progreso, como todo país nuevo; la segunda consecuencia es que la producción nacional en letras y arte no encuentra, ni puede encontrar medios de vida y desarrollo ante la competencia irresistible del extranjero, en la forma y en el carácter indicados anteriormente".

Sostiene la conveniencia de la adhesión del Gobierno Argentino á la Convención de Berna, de cuyo acto el país obtendría beneficios positivos para su cultura y para la formación de una literatura superior, pues los editores, debiendo pagar derechos de autor, solo pensarían en reproducir obras de primer orden, cuya importancia y salida segura les indemnizarían los sacrificios que hicieran para la adquisición del derecho. Pero en seguida observa "que la adhesión por parte de la República á la Convención de Berna se hace difícil en cuanto á su resultado práctico, por la ausencia de una ley especial que rija la materia entre nosotros"; observación infundada del distinguido y malogrado publicista, pues aunque la Convención aluda á cada instante á la legislación interna de cada país, á la que deja gran amplitud, en ningun

caso se refiere á un texto único y uniforme, sino á la "legislación vigente", y ésta existe en la República, como lo hemos expuesto más arriba, á punto de no quedar en blanco ninguna de las garantías que el tratado puede exigir (Veáse *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Argentina*, 1896—1897, *pag.* 179.)

Por lo que respecta á la Segunda Conferencia Panamericana de México, ésta introdujo en el texto de Montevideo enmiendas y ampliaciones convenientes, que completan la materia, y serán, sin duda, confirmadas por la asamblea de Rio de Janeiro, ya que, si á juicio de la de Washington, aquella reunía todas las condiciones de garantía y seguridad apetecibles, no podía menos de colocarse sobre un nivel superior, desde que había incluido principios nuevos, salvando omisiones y equiparando su contenido al de las más avanzadas leyes internacionales en vigencia. Su proyecto debió, sin duda, ser ratificado por los congresos de las Repúblicas cuyas delegaciones lo subscribieron, y es casi seguro que ahora, desaparecidas las dificultades notorias que apartaron en el pensamiento de los respectivos Gobiernos de esta clase de asuntos, se apresurarán, no solo á prestar su aprobación á los tratados que se subscribirán en Rio de Janeiro, sino á dictar leyes internas, concordantes con aquellos, y que completen el organismo de una legislación reclamada en todos ellos por sus progresos propios, y los de las ideas universales al respecto.

Admitida como está en principio, por casi todos los Estados de América, la unión internacional para la protección de la propiedad literaria y artística, la cuestión relativa á la forma práctica y permanente de darle eficacia, no puede ofrecer dificultades graves, primero, porque todos tendrán el mismo interes en que sus declaraciones no queden en simples palabras, y segundo, porque existen modelos recientes y ac-

tivos de ejecución, como la *Oficina Internacional*, creada por el artículo 16 de la Convención de Berna, y reglamentada suficientemente para que se conozcan y aprecien las grandes ventajas de su establecimiento. Quedaría así para todas las naciones de América, expedita una doble vía para llegar al mismo fin de la protección efectiva de los derechos de autor: la unión internacional sudamericana que se subscribiera en Rio de Janeiro, como ampliación y confirmación de las de Montevideo y México, y la adhesión parcial á la Convención de Berna, en la cual, por la concurrencia simultánea de las mismas naciones de este continente, se realizaría con mayor amplitud la misma idea.

XIII

EJERCICIO DE LAS PROFESIONES LIBERALES

Entre las recomendaciones de la Segunda Conferencia Pan Américana, figura la adopción de un tratado internacional para hacer posible la validez de los títulos profesionales otorgados por cualquiera de los Estados signatarios, en territorio de los demás: asunto ya comprendido por el Congreso de Montevideo, y ampliado por el de México, á nuestro juicio con ventajas. Subscribieron el primer convenio solamente las Repúblicas de Bolivia, Paraguay, Perú, Oriental del Uruguay y Argentina y sus prescripciones limitadas á una declaración general de habilitación, y á las condiciones de autenticidad del título é identidad de la persona, si bien era un primer paso para hacer posible el reconocimiento en los demás paises, no tomaron en cuenta cuestiones más específicas, cuya falta de soluciones motivó, acaso, la prescindencia de algunas de las naciones representadas.!

Trasladada la cuestión á la Segunda Conferencia Pan-

Americana, la de México, estas opiniones fueron tomadas en cuenta, motivadas por un proyecto de la Delegación de Chile, país que no subscribió el tratado de Montevideo. En este proyecto, que suscitó una minuciosa discusión, se incluían dos elementos nuevos, los certificados de estudios preparatorios y la limitación dentro de cada país, á la admisión de los diplomas de medicina, los cuales podrían ser sometidos á una prueba discresional por parte del Gobierno en cuyo territorio se quisiese darle validez. El artículo 5° dispone que "cada una de las partes contratantes se reserva el derecho de exigir á los ciudadanos de las otras, que se presentarán diplomas ó títulos de médico ó de cualquier otra profesión relacionada con la cirujía y la medicina incluyéndose también la de farmacéutico, que se sometan á un previo examen general, sobre los ramos de la profesión que acredita el título ó diploma respectivo en la forma que cada Gobierno determine". Disposición previsora, sin duda, si se tiene en cuenta que la excesiva abundancia de títulos de escaso valor intrínseco, en materia que tan de cerca afecta á la salud general y á la existencia de las personas, prede constituir un peligro social grave, que ningun principio de derecho internacional puede interesarse en desconocer.

En cuanto á la cláusula relativa á los certificados de estudios preparatorios, si ella no fué incluida por el tratado de Montevideo, se debió acaso al criterio restringido que éste se trazó, al ocuparse solo del ejercicio de las profesiones ya dotadas de un título habilitante, y cuya validez se pedía en los demás países. Pero, sin duda alguna, era tiempo de tomar en consideración la posibilidad de los cambios de residencia de las familias, de un territorio á otro, llevando sus hijos en edad de estudios preparatorios, y cuya carrera se vería interrumpida á falta de un convenio que estableciese las condi-

ciones de la reciprocidad en cuanto á la validez de los estudios realizados en el país de procedencia. Esta previsión era tanto más oportuna, cuanto que cada día crece el movimiento de familias que cambian de domicilio de una nación á otra, en particular entre aquellas que por su proximidad, facilitan esos cambios, como ocurre entre las Repúblicas Argentina, Oriental del Uruguay, Chile, Paraguay y Bolivia; y lo será á su vez entre otros núcleos de naciones agrupadas de manera semejante.

Si es verdad que la República Argentina, como signataria del tratado de Montevideo, y mucho antes de la fecha de éste, del tratado de 1865 con la República de Bolivia, no podía hacer cuestión de la idea general en sí misma, también lo es que, dado el desarrollo que ha adquirido en ella la enseñanza preparatoria y superiora, y su ordenamiento racional y científico, no podía menos que fijar su atención en las condiciones que llenaban los certificados de estudios procedentes de las otras naciones hermanas, desde que deficiencias fundamentales en sus planes de estudios, ó en el *mínimum* de preparación con que saliesen sus alumnos, podr tíanrastornar ó desquiciar todo el sistema de enseñanza nacional. Por eso, sin duda, los delegados argentinos en México subscribieron las cláusulas restrictivas aconsejadas por la comisión, y procedentes de una transacción entre las múltiples opiniones vertidas en la Conferencia (*History of the second Pan-American Congress, by Johv Vavasour Noel, pág.* 182); pues, si es verdad que el criterio argentino fue siempre de la mayor amplitud y generosidad para el extranjero, no podría menos de salvar principios inalienables, como el de la ciudadanía, por una parte y el de la integridad de su sistema de enseñanza, por otra, en cuanto el *minimum* de preparación requerido para

no causar un daño irreparable á los alumnos propios y á los extraños que viniesen á acogerse á sus leyes.

Con respecto al derecho profesional, lo llamaremos así, la Constitución Argentina es, como en todas las demás materias una de las más liberales que se conocen, pues, todos los derechos que consagra en tal sentido son iguales para el nacional y el extranjero. "Todos sus *habitantes* (los de la Nación),—dice el art. 16,—son iguales ante la ley y admisibles en los empleos, sin otra condición que la indoneidad". "Los extranjeros (art. 20) gozan en el territorio de la Nación de todos los derechos civiles del ciudadano; pueden ejercer su industria, comercio y profesión....

"*Todos los habitantes* de la Nación, (art. 14), gozan de los siguientes derechos, conforme á las leyes que reglamenten su ejercicio, á saber: de trabajar y ejercer toda industria lícita....de publicar sus ideas por la prensa sin censura previa....de profesar libremente su culto; de enseñar y aprender"; y por fin, el ya citado art. 25 que cubre todo el derecho deferido al extranjero, prohibe restringir, limitar ni gravar con impuesto alguno la entrada en el territorio argentino, de los extranjeros que traigan por objeto labrar la tierra, mejorar las industrias y *enseñar las ciencias y las artes*".

Solo contiene, pues, dos cláusulas limitativas, sobre las cuales la legislación interna se apoya para responder á los fines exclusivos de la nacionalidad, ó al progreso de su cultura sobre las bases científicas que ella resuelva adoptar: la *idoneidad*, por cuya palabra entiende la preparación mínima necesaria para un desempeño correcto de empleo ó función pública á que cada uno aspire, y la *ley reglamentaria* del derecho ó del privilegio acordado; bien entendido, sin embargo, que el Congreso, al dictar la ley, no puede *alterar* los principios, garantías, y derechos reconocidos por la Consti-

tución (art. 28), ni el Poder Ejecutivo, al aplicar la ley del Congreso, puede *alterar su espíritu* con excepciones reglamentarias (art. 86, inc. 2.º).

La facultad de establecer las condiciones de idoneidad, la ejerce el Congreso principalmente en virtud de la cláusula 16.ª del artículo 67, que le prescribe el deber de dictar *planes de instrucción general y universitaria*, entendiéndose por los primeros, los relativos á la enseñanza media, y la preparatoria para las profesiones liberales.

Tratándose, ahora, de definir la calidad y condiciones generales de la instrucción en la República Argentina, como si se determinase el estado en que ella entrará á formar parte de una unión americana para la reciprocidad en materia de títulos profesionales, puede decirse que tiene derecho á aspirar un puesto distinguido entre las naciones del continente. Posee un sistema completo de enseñanza:

a) elemental ó comun;

b) secundaria ó media, normal, especial ó técnica y profesional, y;

c) universitaria y superior, cuyo vasto sistema, para no tener que exponerlo en toda su comprensión, podría representarse en el siguiente cuadro sinóptico-

PRIMER CICLO

[*Educación comun*]

a)—Enseñanza directa por la nación en la Capital y territorios nacionales.

b)—Enseñanza por las provincias, obligatoria, segun el artículo 5.º de la Constitución.

c)—Enseñanza por los Municipios.

d)—Enseñanza por los particulares y corporaciones religiosas y asociaciones extranjeras.

SEGUNDO CICLO

(*Enseñanza media*)

a—Colegios nacionales de enseñanza secundaria *veintiuatro.*

b—Colegios libres de particulares, incorporados á la ley de 30 Septiembre de 1878, de libertad de enseñanza, *catorce.*

c—Escuelas normales elementales y escuelas normales de profesores, *treinta.*

d—Escuelas especiales y profesionales: 1 º de comercio para varones, *seis*; mujeres, *tres*; 2 º, industriales para varones, *dos*; para mujeres, *tres;* 3 º, agrícolas, ganaderas, vinículas y forentales, *diez.*

TERCER CICLO

(*Enseñanza superior*)

A—Universidad de Córdova

(Fundada en 1614—Nacional)

1ª. Facultad de Derecho y ciencias Sociales.

2 º Facultad de Medicina.

3 º Facultad de Ciencias Matemáticas, Físicas y naturales.

B.—Universidad de Buenos Aires

(Fundada en 1821—Nacional)

1 º Facultad de Derechos y Ciencias Sociales.

2º Facultad de Medicina.

3º Facultad de Ciencias Exactas, Jurídicas y Matemáticas.

4º Filosofía de letras.

C- Universidad de la Plata

(Fundada en 1905—Nacional)

1º Facultad de Ciencias Nacionales y Química.

2º Facultad de Ciencias Matemáticas y Físicas.

a) Sección pedagójicas.

b) Sección letras.

3º Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales.

4º Facultad Agronómica y Veterinaria, que comprende:

a) Facultad de Agronomía.

b) Veterinaria.

c) Escuela Experimental.

d) Industria agrícola y ganadera.

Tomando como base la población total de la República de acuerdo con el defectuoso censo de 1895, esto es, la cifra á fines de 1905, de 5.410,618 habitantes, la población escolar alcanza á la de 1.057,397, de la que se registraron en los libros de matrícula 614,963 niños, lo que da, sobre estas cantidades, un porcentage en relación con la poblaciòn total, de 10 p %, y con la escolar de 44 p %. Esta proporción colocaría á la República, en una escala de diez y nueve tipos de estados representativos de la cultura intelectual en el mundo, de acuerdo con la estadística del *Board of Education*, de los Estados Unidos, en el número 9, contando antes de ella, en su orden, los Estados Unidos, Suiza, Inglaterra, Alemania, Holanda, Francia, Austria, Hungría y Bélgica.

Entre las cuatro grandes divisiones que comprende la enseñanza media, segun el cuadro anterior, la cifra de la inscripción llega á 15,032 alumnos, que se distribuyen en los establecimientos de comercio, industria, agricultura y ganadería del país, en las escuelas elementales, normales y secundarias, oficiales y libres, y en las distintas facultades universitarias de la Nación. Estas últimas, segun la inscripción de marzo de 1906, comprenden una población total de 4,472 alumnos, distribuídos así: Universidad de Córdoba 350, de Buenos Aires (Capital de la República) 3,100, de la Plata (Capital de la Provincia de Buenos Aires) 1,012; siendo digno de advertencia que, en cuanto á la afluencia de alumnos, predominan en Córdova los estudios de derecho y medicina, en Buenos Aires los de medicina y derecho, y en la Plata los de agronomía y veterinaria, y ciencias naturales y químicas.

A estos institutos universitarios deben agregarse otros independientes y de índole particular que la Nación sostiene con fines de selección, ó de determinadas orientaciones profesionales, como el Instituto Nacional de Profesorado Secundario, á cargo de especialistas alemanes, fundado en 1904 y reorganizado en 1905, y cuyos excelentes resultados comienzan á dar plena razón á su establecimiento; el Instituto Superior de Agronomía y Veterinaria de la Chacarita (Buenos Aires), que, sin formar parte de ningun conjunto universitario, tiene estos mismos caracteres y realiza los mismos fines de preparación profesional.

Los títulos profesionales que la Nación expide en todas sus escuelas, institutos y universidades son los de maestros de enseñanza elemental, profesores de enseñanza normal y preparatoria ó secundaria, profesores de instrucción técnica, especial y superior, en general ó especializada, peritos agrícolas, veterinarios y químicos, doctores en ciencias

matemáticas, naturales, químicas y físicas, filosofía y letras (profesorado), abogados, médicos, injenieros, farmacéuticos, odontólogos; obstetricia, procuradores, escribanos, agrimensores, etc., cada uno con una suma de preparación y tiempo de concurrencia escolar ó universitaria, proporcionalmente determinadas, pero que en general, y casi todas, han debido realizar el plan completo de estudios medios, preestablecido para los colegios nacionales ó de enseñanza preparatoria.

Ahora bien, y dejando de lado el punto de vista estadístico de esta memoria, y ateniéndonos á las condiciones de admisibilidad de los certificados de estudios secundarios á que se refiere el tratado proyectado en México, es de advertir que la República ha dictado un ordenamiento para estos, que lleva carácter de permanencia al rededor de dos puntos principales: duración de cinco años ó ciclos de estudios, y base invariable de materias científicas y literiarias, que constituyen un verdadero mínimum esencial para la validez de toda promoción á grados ó carreras superiores.

Esta es la cuestión de sus planes de estudios, que servirá en todo caso y en todo tiempo, de punto de partida para resolver todo pedido de admisión, reválida ó aceptación de títulos profesionales expedidos en países extranjeros. Para algunas de esas enseñanzas los reglamentos nacionales han establecido la condición esencial de la nacionalidad, tenida juntamente en cuenta por el art. 1°. del proyecto de Tratado de México, y respecto de los cuales, aunque especificamente se aceptasen los títulos extranjeros, en la República Argentina, al menos, no podía el Gobierno desprenderse de su facultad de reclamar el cumplimiento de dichas condiciones, consideradas fundamentales por los reglamentos orgánicos.

Pero además de la nacionalidad, existe la otra condi-

ción relativa á la preparación mínima indispensable para la carrera ó profesión de que se trata, y la cual es preestablecida por la misma ley ó régimen nacional, desde que no podía exijirse en justicia que se ofreciese al extranjero una situación más ventajosa que al ciudadano para el ejercicio de su oficio ó profesión dentro del país. Esta consideración indujo en 1900 á la autoridad suprema escolar de la Capital de la República, á establecer, de acuerdo con los planes, reglamentos y sistema de enseñanza primaria de la República Oriental del Uruguay, un cuadro de equivalencias de estudios que permitiese determinar en cada caso, con exactitud; la asimilación que correspondía á los maestros de un país, dentro del sistema del otro; y si esta operación es posible y aun fácil tratándose de enseñanza elemental, donde los planes de estudios son menos variables por su naturaleza, ella reviste serias dificultades cuando se procura armonizar los planes de estudios secundarios, en que la variación impuesta por las necesidades internas de cada país, ó por su diverso modo de apreciar la ordenación de los conocimientos, se convierte en un arduo problema científico, si no se opta por admitir solamente como válidos los estudios de materias iguales, para obligar á los recurrentes á completar en uno y otro de los países interesados, el respectivo plan mínimo de estudios.

La cuestión debatida en el Congreso de México, y reproducida en la comisión organizadora del programa del Congreso de Rio de Janeiro, relativa á la autoridad competente para autenticar ó certificar la validez de los títulos que expidan los institutos de enseñanza de cada país, tiene aquí su lugar y es digna de motivar un breve análisis, ya que se trata de los medios de llegar á una armonía completa en todos los sistemas, compatible con los intereses inalienables de cada una de las naciones de América. Allí se hizo notar la dife-

rencia de organización de la enseñanza en los Estados Unidos con relación á los demks paises de la América española.

En aquella, el Estdlo federal no tieno ingerencia alguna en el régimen educativo, que corre á su vez á cargo de los Estados; particulares ó de los municipios, mientras que en la mayoría de los otros, aun en aquellos que han adoptado las instituciones federativas de la Unión del Norte, existe una centralización, ó concurrencia por lo menos, en el gobierno de la instrucción pública; como ocurre en la República Argentina y en el Brasil; y además, una indudable y expresa prescripción por la cual la representación exterior del país, y todo cuanto se refiere á ejercicio de poderes diplomáticos, es del resorte exclusivo del Gobierno Federal, careciendo, por lo tanto, los Estados ó Provincias, de toda atribución al respecto.

No es de estrañar que en los Estados Unidos no se hubiesenpreocupado aun de establecer un régimen ó procedimiento, segun el cual se diese validez nacional á los documentos expedidos por los institutos científicos de los Estados, porque hasta ahora ninguna tentativa, al menos en nuestro conocimiento, ee ha realizado para llegar á un acuerdo de caracter internacional, siendo el de Montevideo el primero de índole general que se háya hecho en América. Hasta ahora, la afluencia de alumnos de otros paises á las universidades norte-americanas ha obedecido á un interes personal, y sus títulos, ó han sido admitidos sin más control en las naciones de donde procedieron los alumnos, ó, al volver á ellas, les exigen alguna prueba de suficiencia para determinar su asimilación á los títulos nacionales. Tal es el caso de la República Argentina, que desde 1903 envía á diversas escuelas especiales de Estados Unidos, algunos jóvenes destinados á introducir ó perfeccionar esas profesiones en el país, y su crite-

rio ha sido reconocer sin mayor exámen en toda su validez el el diploma que sus estudiantes traían de aquellas universidades. En el presupuesto de 1906, se destinan sumas de consideración para costear estudíos de esa especie en Estado-Unidos y en Europa, en las carreras agrícola y ganadera, dos cente ó de técnica industrial, y entendemos que no puede exigirles nuevas pruebas de competencia, desde que ella misma al enviarlos á su costa, reconocía implícitamente la suficiencia de los títulos.

Pero la situación que crea un tratado internacional suscripto por los Estados Unidos y las demás naciones de la América del Sud, es enteramente distinta, pues que entra en él el caracter representativo de cada Estado, en su entidad soberana; y siendo así, no pueden colocarse en el mismo pié de relaciones con los Estados particulares de la Unión, que no pueden autenticar títulos ó documentos públicos de ninguna especie, con el fin de darle validez legal fuera del territorio de la República. La posición de unos y otros sería, pues, desigual en el concepto del derecho internacional, desde que las demás naciones se verían obligadas aceptar, sin autenticación nacional ó federal, los títulos privados de la autoridad local de los institutos de los Estados Unidos, mientras que los expedidos por los primeros, llevarían siempre el sello de la autoridad nacional suprema, ya se trate de gobiernos unitarios, ya de régimen federativo, como el de la República Argentina.

Ya al discutir en el Congreso de México el respectivo artículo del proyecto de tratado antes referido, se procuró resolver, y se resolvió incompletamente, sin duda, la cuestión, sugerida por el Delegado Argentino Sr. Bermejo, de los siguientes términos, en que refiere un autor antes citado: "El Sr. Bermejo, expresó que no tenía dificultad en dar su voto

al proyecto en general, desde que el Sr. Alvarez Calderón, Delegado por el Perú, había propuesto á la Delegación de los Estados Unidos la cuestión es al aceptar el proyecto, los Estados Unidos lo firmaría, y una vez firmado, lo ratificaría el Senado de la Unión, y siendo así, esa ratificación sería obligatoria para todos los Estados de la Unión. El Sr. Buchanan (Delegado de los Estados Unidos) contestó que si el Senado de su país aprobaba el tratado, él sería ley obligatoria para los Estados (NOEL, *Obra citada*, p-187). Pero aun siendo así, no basta á los fines del derecho internacional, y para la plena validez de un tratado entre Estados de igual representación, el reconocimiento del carácter obligatorio del mismo, en sus principios, sino que se necesita la *forma legal* correspondiente de exteriorización de los actos que son su consecuencia, y estos son los títulos, diplomas, certificados ú otros documentos que pudierán derivarse del tratado mismo, como medios de ejecución. Y á este respecto, aunque el *Board of Education* reconozca las 500 universidades y colegios de los Estados Unidos; ni su director, ni las autoridades académicas ó profesionales de cada instituto reconocido, tienen la capacidad de derecho internacional requerida para autenticar y afirmar ante las demás Naciones signatarias la validez de aquellos documentos. Luego, será siempre necesario completar la disposición del artículo 4 °. del tratado de México, con una cláusula por la cual el gobierno de la Unión se obligue á designar, además de los institutos habilitados para expedir diplomas ó títulos de validez nacional, la que ha de examinarlos á los efectos de su autenticación por la Secretaría de Estado, á la cual corresponde, sin duda, esta atribución ó función constitucional y diplomática á la vez.

Desde que la República Argentina subscribió el trata-

do de Montevideo sobre ejercicio de las profesiones liberales, diversas gestiones se han seguido ante su Gobierno para incorporar algunos paises extranjeros entre sus beneficios, y por parte de interesados particulares para aprovechar de sus conocimientos. Como si no se tuviese sino un criterio definido sobre su interpretación, lo que nada de extraño tiene tratándose de una materia poco experimentada, el gobierno ha optado más bien por un régimen restrictivo que amplió, y así lo da á entender la resoluciòn recaida en 27 de julio de 1897, en una consulta del Departamento Nacional de Higiene, en la cual, pedida la opinión de la Universidad de Buenos Aires, su Rector informa reproduciendo un dictámen anterior, en el cual estudia comparativamente el tratado de Bolivia de 1865, y el de Montevideo de 1889, sobre reconocimiento de títulos profesionales, de los cuales el primero quedó en salvo por el art. 6º del proyecto de México.

"El único tratado anterior á los celebrados en virtud de lo acordado en el Congreso Sud-Americano reunido en Montevideo—Dice la opinión de la Universidad de Buenos Aires,—que ha contenido disposiciones referentes al ejercicio de las profesiones liberales. es el de 1865 con la República de Bolivia, que en su artículo 3º dispone que "los argentinos en Bolivia y los bolivianos en la República Argentina podrán ejercer sus profesiones científicas, estando acreditados en forma por los tribunales ó facultades competentes, como si fueran profesores del país".

"Este tratado ha sido interpretado siempre en el sentido de que solo podían ampararse de sus disposiciones los ciudadanos bolivianos que presentaran títulos ó diplomas expedidos por las autoridades competentes de Bolivia, acreditando haber rendido las pruebas de los estudios hechos en el

mismo país, para el ejercicio de las profesiones científicas expresadas en el título ó diploma.

"La misma interpretación piensa que debe darse al artículo 1.º del tratado último (el de Montivideo), sin otra diferencia que el hacer extensivo á los extranjeros el derecho de ejercer la profesión liberal, si presentan un título ó diploma expedido por la autoridad competente de algunas naciones que han aprobado definitivamente los tratados celebrados por el Congreso Sud-Americano.

"Pero el que obtiene la revalidación no recibe un título ó diploma, obtiene únicamente la declaración de que es válido y cierto el que presenta: el título ó diploma lo dan las facultades de la Nación donde se hacen los estudios; las facultades ó autoridades que lo revalidan no dan uno nuevo, se limitan á ratificar ó confirmar el anterior, á fin de habilitar al que ha solicitado su revalidación para el ejercicio en el país de la profesión liberal.

"Esa revalidación es, propiamente, la licencia para ejercer en el país aquella profesión; no es el título ó diploma que sirve de testimonio para acreditarla, y es á estos precisamente á los cuales se refiere el artículo 1.º, del tratado; y no solamente pienso que esa es la interpretación que surge de la letra del artículo 1.º sino también de su espíritu, que no ha sido otro que el de acordar á los estudios que se hacen en las naciones contratantes, igual autoridad y confianza, sin hacerlas extensivas á los de otros paises.

De acuerdo con esta interpretación, confirmada, además, por el Procurador General de la Nación, el Poder Ejecutivo declara que "el artículo 1.º. del convenio de fecha 4 de Febrero de 1889, por el Congreso Sud Américano de Derecho Internacional Privado, para el ejercicio de las profesiones liberales, se refiere á los títulos ó diplomas expedidos por

las autoridades competentes, á los nacionales ó extranjeros que hayan cursado sus estudios en alguna de las facultades de los Estados signatarios", quedando de hecho excluidos los títulos de simple revalidación, procedentes de otros países extraños á la convención, con lo cual se apartaba, sin duda, un peligro,—en ese estado de las cosas—el de ver introducirse en los países contratantes, sin suficiente garantía de buena preparación científica, un exceso de profesionales de aquella procedencia y carácter.

En un documento como este debemos hacer mención del proyecto de tratado que se halla en vias de aprobación en los Congresos de Chile y la República Argentina, suscripto por los respectivos plenipotenciarios, por la primera el señor Carlos Concha Subercaseaux, Ministro en Buenos Aires, y por la segunda el Dr. Joaquín V. González, Ministro del Interior á cargo de la cartera de Relaciones Exteriores. Abarca este convenio los títulos o diplomas profesionales y los certificados de estudios secundarios, y su texto es como sigue:

"Artículo I. Las personas que en una de las Repúblicas hayan obtenido título ó diploma, expedido originariamente por la autoridad nacional competente, para ejercer profesiones liberales, estarán habilitados para ejercela en la otra.

Art. II. Los certificados de estudios, completos ó parciales, y los títulos expedidos por institutos nacionales de enseñanza secundaria en una de las dos Repúblicas, producirán en la otra los efectos establecidos por la ley de aquella de que emanan.

Art. III. El diploma ò certificado, debidamente legalizado, será presentado para su habilitación á la autoridad competente.

Art. IV. Ante esa misma autoridad se justificará la

identidad personal en la forma exigida por las leyes y reglamentos vigentes en cada República.

Art. V. El presente tratado regirá por tiempo indeterminado, y solo cesará un año después que una de las altas partes contratantes lo hubiera denunciado á la otra.

Art. VI. El canje de las ratificaciones del presente tratado tendrá lugar, en la ciudad de Buenos Aires en el más breve plazo posible.

Hacía notar El Poder Ejecutivo en su mensaje al Congreso, al remitirle el proyecto, la circunstancia de no haberse adherido la República de Chile al tratado de Montevideo sobre esta misma materia, y agregaba que, al llegar entonces á un acuerdo con ella, era con el propósito de facilitar á los que en uno y otro país siguen estudios regulares, para las carreras literarias y científicas, la continuación de ellos en el otro, ó el ejercicio en él de las profesiones adquiridas, sin las dificultades tan molestas como innecesarias, de una repetición de largos estudios, ó de exámenes de todas las materias de los respectivos planes de enseñanza".

Las cuestiones que un tratado general, subscripto por varias naciones de distinto y desigual desarrollo educativo, suscita en su aplicación, desaparecen cuando se ha de poner en práctica entre dos países donde la enseñanza se halla más ó menos en igual estado de expansión ó intensidad, como ocurre entre la República Argentina y la de Chile. Así, pues, ya se adopte el sistema de los congresos ó tratados múltiples, ya el de los bilaterales ó parciales, la tendencia de la política argentina á este respecto, como casi en todas las materias de índole internacional, es siempre generosa, sin miramiento por el exclusivo interes de sus ciudadanos, y dispuesta á hacer partícipe de sus ventajas á todos los demás miembros

de la comunidad de naciones del continente, como á reconocer los derechos legítimos de aquellos que ocupan un nivel muy superior al suyo, y de los cuales no puede obtener la debida reciprocidad de servicios.

Porque, si bien se observa, la Nación Argentina es una de las que en América dedica mayor suma de sus rentas al sostenimiento de la enseñanza pública, y al subscribir tratados de reconocimiento de títulos de otras, importa renunciar en su favor á una parte considerable de los beneficios que de esos esfuerzos obtendría exclusivamente para sus propios ciudadanos. Así, por ejemplo, el presupuesto de 1906 destina las siguientes sumas:

EDUCACIÓN COMUN Ó INSTRUCCIÓN PRIMARIA

Escuelas de la Capital Federal	$ 6.880,322	
" de los territorios y colonias	$ 960,000	
Escuelas primarias nacionales en las provincias	$ 1.440,000	
Fomento general de la instrucción primaria en la República	$ 4.148,000	$. 13.428,322

ENSEÑANZA MEDIA É INSTRUCCIÓN GENERAL

Gastos en subsidios, material de enseñanza y auxilios á la iniciativa particular	$ 1.403,912. 4
Enseñanza secundaria	$ 2.395,440
" normal	$ 4.241,077.92
" especial (comercial é industrial	

para ambos sexos, profesorado sordomudos, minas, bellas artes, etc.)....		$ 1.490,193.40
Establecimientos diversos.....		$ 360,684.61
Enseñanza agrícola y ganadera.		$ 971,500

Instrucción superior

Universidad de Buenos Aires.....	$ 1.397,960	
Universidad de La Plata..	$ 1.416,483.62	
" de Córdoba...	$ 1.005,519.01	$ 3.819.962.66
		$ 28.111.903.03

XIV

EXTRADICION

Las Conferencias de Washington y de México han reconocido debidamente la importancia de la extradición, como condición necesaria para el funcionamiento de la justicia y para el mantenimiento del órden social. Ambas conferencias han formulado recomendaciones y proyectos de tratados, y sus labores han sido justamente apreciadas en la República Argentina, donde la extradición ha ocupado siempre un sitio preferente en la legislación y en la administración de la justicia.

No era por cierto necesaria incitación alguna en ese sentido, para un país que, como la República Argentina, tiene en vigencia tratados ó convenciones de extradición con las siguientes naciones: Bélgica, Chile, Estados Unidos de Norte América, Gran Bretaña, Italia, Paises Bajos, Paraguay, Perú y República Oriental del Uruguay. El principio mismo de la extradición formaba parte de las leyes internas ar-

gentinas, con anterioridad á los pactos que actualmente lo consagran, y que han traido solamente modificaciones de forma á lo que ha sido siempre una práctica uniforme y sin excepciones. En efecto, las leyes argentinas conceden la extradición de los reos de delitos comunes, sin necesidad de tratados con las naciones que lo requieran, y con la sola condición de la reciprocidad.

No es de extrañarse, pues, dado este antecedente, que la República Argentina haya podido negociar tratados de extradición en los cuales se manifiesta, una vez más, la tradicional liberalidad de sus leyes en cuanto se relacionan con los derechos de los extranjeros. Por otra parte, las legislaciones modernas se hallan iluminadas, con raras excepciones, por los mismos ideales y doctrinas, encaminados á la realización de los mismos propósitos, lo cual ha originado una feliz uniformidad en los medios y formas de reprimir los delitos. Esta circunstancia ha facilitado, no solo la negociación, sino también la ejecución frecuente de los tratados que á la materia se refieren, no debiendo olvidarse que todos esos pactos tienen por base la confianza recíproca en la buena administracion de la justicia, tanto en la República Argentina como en las naciones que con ella los han celebrado.

La República Argentina solo ha impuesto una restricción al principio de la extradición, y es la referente á los autores de delitos políticos, para los cuales el suelo argentino es un asilo inviolable, siempre que se sometan á las condiciones que, para el caso, las leyes exigen. En cambio, ningun autor de delitos comunes podrá ampararse en nuestro territorio, habiendo reconocido en sus tratados la República Argentina, para mejor satisfacción de la justicia, la jurisdicción de los jueces del país donde se cometió el delito. Las formalidades para la extradición se limitan á comprobar debidamente la

autenticidad del requerimiento y la identidad personal del acusado.

Los tribunales argentinos conceden anualmente numerosas extradiciones, no solo en virtud de los tratados vigentes, sino también á título de recíproca cortesía con las naciones que no los han pactado.

La extradición es, para la República Argentina, una institución de absoluta necesidad social, dada la enorme y siempre creciente cantidad de extrangeros que á ella acuden. La riqueza de su suelo, la hospitalaria liberalidad de sus leyes y las garantías que su buena justicia y administración ofrecen, atraen á sus playas numerosos grupos de trabajadores, originarios en su totalidad de las naciones europeas. En la República Argentina, despues de los Estados Unidos do Norte América, es el país quemás immigrantes recibe. Y si bien esas fuerzas, incorporadas á la potencia económica de la nación, se caracterizan por sus excelentes condiciones morales, no es extraño que entre ellas se mezclen, á veces, los que abandonan su patría huyendo del castigo de sus crímenes.

La extradición produce, pues, una verdadera depuración, facilitada por el cumplimiento eficaz é inmediato dado por los tribunales argentinos á los tratados que rigen esta institución judicial internacional.

XV

ARBITRAJE

La República Argentina, cuyos esfuerzos en favor del arbitraje son conocidos, ha tenido siempre la generosidad de

subordinar á ese principio su política exterior, aun en los momentos en que se hallaban en juego sus más importantes intereses. No es necesario recordar los numerosos antecedentes que lo demuestran y que no son ignorados por los miembros de la Tercera Conferencia Internacional Américana, para cuya información se destina la presente memoria. Esta notoria cooperación prestada por la República Argentina al triunfo de una de las más elevadas normas jurídicas, la aceptación de la jurisdicción arbitral para solucionar los conflictos internacionales, ha sido debidamente evidenciada en las anteriores Conferencias de Washington y México.

El Gobierno Argentino, por medio de sus Delegados en ambas asambles, ha expuesto sus ideas y doctrinas sobre el arbitraje, iniciando tambien y sustentando la negociación de acuerdos ó compromisos que lo consagran. Por otra parte, las fronteras argentinas han sido trazadas, á veces con mengua de las conveniencias nacionales, por medio de litigios pacíficos fundados en ese noble principio jurídico internacional. Sin esperar las recomendaciones hechas en las Conferencias mencionadas, ha celebrado pactos con las naciones vecinas sometiendo al arbitraje, ya ciertas cuestiones individualizadas, ya todos los conflictos que pudieran suscitarse fuera de la órbita intangible de su soberanía, encarnada en la Constitución Nacional. Para no repetir enumeraciones hechas en la Conferencia de México, baste decir que, despues de la fecha de su celebración, ha pactado la República dos nuevos tratados generales de arbitraje, uno con Clile, y otro con el Paraguay.

La última ratificación dada por la República á esa su inalterable norma de conducta internacional, se relaciona con la fecunda obra de paz y de humanidad, realizada por la conferencia de La Haya. En México, las naciones americanas, y

entre ellas la Argentina, convinierón en gestionar, por intermedio de dos de entre ellas, la adhesión de todas á las convenciones celebradas en La Haya. Esta gestión, no realizada, será llevada á la practica en la próxima Conferencia de la Paz, á la cual ha sido invitada la República Argentina. Con este motivo se ha solicitado del Poder Legislativo la autorización nacesaria para subscribir las convenciones de La Haya, y especialmente la destinada á solucionar pacíficamente los conflictos internacionales. Esta adhesión se prestará en la oportunidad conveniente, y cuando las potencias signatarias determinen la forma de admisión de las que no estuvieron representadas en la Conferencia de la Paz.

La Convención de 1899 será revisada, modificada y ampliada en la próxima Conferencia y llegará entonces la oportunidad de que las naciones de América pugnen por afianzar el principio del arbitraje y extender su esfera de acción, ya que, en el estado actual de las ideas, no es posible pensar en la eliminación total de la guerra y su sustitución por los medios pacíficos.

La extensión posible del arbitraje, en la hora presente, ha quedado señalada en forma inequívoca por las discusiones de la primera Conferencia de La Haya, por los actos diplomáticos realizados despues de su clasuura entre muchos Estados de Europa, y por las opiniones de los publicistas. Ella se determinará por una fórmula de arbitraje obligatorio con excepciones generales; y por una enumeración de casos que necesariamente deberán someterse á la jurisdicción arbitral.

Esto último fué ya propuesto en el proyecto de la Delegación Rusa. "Es indudable, decía en el notable informe que lo acompañaba, que en la vida internacional se produce á menudo diferencias en cuya solución el arbitraje puede ser

aplicado en todo tiempo y de una manera absoluta: son las cuestiones que conciernen exclusivamente á puntos especiales del derecho, y que no afectan ni los intereses vitales ni el honor nacional de los Estados. Es imposible no desear que, en relación á estas cuestiones, la Conferencia de la Paz establezca el arbitraje como medio de acción permanente y obligatoria".

Nadie ignora que, no obstante el despacho favorable de la Comisión, la Conferencia, ante la oposición irredutible de Alemania, se concretó á votar el artículo 19, que expresa solamente una reserva y una aspiración: "....las potencias, dice, se reservan celebrar, sea antes de la ratificación del presente acto, sea posteriormente, nuevos acuerdos, generales ó particulares, con el objeto de extender el arbitraje obligatorio á todos los casos que ellas juzguen posible someterle".

La idea que encerraba el artículo 19 estaba ya madura y no podía perderse. En efecto, el arbitraje obligatorio que preconizaba, ha sido incorporado en los últimos cinco años á cerca de cuarenta tratados, suscritos por las grandes potencias de Europa: Francia, Gran Bretaña, Rusia, Italia, Austria Hungria, y tambien los Estados Unidos de América, el Japón, Bélgica, España, Suecia, Noruega, Dinamarca, Suiza, Portugal y los Paises Bajos.

Todos estos tratados someten á arbitraje obligatorio las cuestiones que no afectan los intereses vitales, la independencia y el honor de los contratantes, ó los intereses de terceras potencias. Algunos de ellos enumeran también las materias que no se entienden comprendidas en las salvedades hechas en la cláusula compromisoria general.

El Consejo Central de la Unión Interparlamentaria, que acaba de reunirse en Bruselas para preparar las resoluciones que deberá someter á la próxima Conferencia de Lon-

dres, ha acordado recomendar á la atención de las potencias y de la Segunda Conferencia de La Haya un proyecto modelo de tratado de arbitraje que contiene en su artículo primero la excepción para las cuestiones que se refieren á la independencia, á los intereses vitales, al ejercicio de la soberanía ó á los intereses de terceras potencias; y en su artículo tercero, una enumeración de los siguientes casos en que las partes contratantes se comprometerían á no acogerse á aquellas excepciones.

Tratados de comercio y navegación.

Convenciones relativas á la protección internacional de los trabajadores.

Convenciones postales, telegráficas, con y sin hilo, y teletónicas.

Convenciones referentes á la protección de los cables submarinos

Convenciones referentes á los ferrocarriles

Convenciones y reglamentos referentes á los medios de prevenir las colisiones de los buques en alta mar.

Convenciones referentes á la protección de las obras literarias y artísticas.

Convenciones referentes á la producción industrial.

Convenciones referentes al régimen de las sociedades comerciales é industriales.

Convenciones monetarias y métricas.

Convenciones referentes á la asistencia gratuita recíproca de los enfermos indigentes.

Convenciones sanitarias, convenciones referentes á epizootias, filoxera y otras análogas.

Convenciones relativas á materias de Derecho Internacional Privado.

Convenciones relativas al procedimiento civil ó penal.

Convenciones de extradición.

Arreglos sobre el terreno de las cuestiones de límites.

Cuestiones referentes á reclamaciones pecuniarias por daños, cuando es reconocido por las partes el principio de la indemnización.

Los publicistas, por su parte, comentan estas fòrmulas y tienden á simplificarlas reduciendo el número de las excepciones ó impugnando la clasificación en cuestiones de órden jurídico y de órden político que, no respondiendo á ningun criterio verdaderamente científico, hacen imposible trazar entre ellas la línea divisoria. Así, Mérignhc propone sustituir la fórmula adoptada en los tratados del siglo XX por la siguiente, más breve y precisa: "Todas las diferencias ya existentes ó que ocurrieran en el porvenir entre las partes contratantes, con excepciòn de las que comprometan su independencia, ó afecten los intereses de terceras potencias, serán sometidas á un Tribunal de Arbitraje".

Ante tendencias tan marcadas y propósitos tan uniformes, no cabe duda de que llegará pronto al tratado general del arbitraje, "contrato verdaderamente orgánico de la paz jurídica, consagración positiva de la justicia arbitral, como modo propio, normal, aceptado de antemano, de solución de los litigios internacionales", segun la expresión del barón Descampsr.

Y á fin de que sea una realidad de incalculables beneficios para la humanidad, falta solo aunar la voluntad de los Estados en una fórmula que reduzca las excepciones á lo indeclinable, es decir, á la independencia y á la seguridad nacionales, comprendiendo en la primera la existencia y la integridad; y en la segunda, la propia conservación y defensa, que son tam-

bién derechos fundamentales que cada pais sostiene y defiende con su criterio propio y exclusivo, y con todos sus medios morales y materiales de acción; y en una lista clara, precisa y lo más completa posible de cuestiones excluidas de antemano de toda excepción, y sometidos siempre y necesariamente al fallo arbitral.

La República Argentina, fiel á su tradición y al espíritu de nuestro tiempo, propiciará estas soluciones en la próxima Conferencia de La Paz, acompañada sin duda en tan noble propósito por sus hermanas de América.

Rio de Janeiro, agosto 12 de 1906—(Firmado)—*J. A. Terry—Epifanio Portela—J. V. González—Eduardo L. Bidau.*

Señor Presidente de la Tercera Conferencia Internacional Américana, Dr. D. Joaquim Nabuco.

(ANEXO F.)

EL FERROCARRIL PAN-AMERICANO

INFORME DEL SEÑOR CHARLES M. PEPPER, COMISIONADO POR PARTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, PARA ENTENDER EN EL ASUNTO DEL FERROCARRIL PAN-AMERICANO. (1)

(Traducción)

WASHINGTON, D. C., *Marzo*, 11 *de* 1904.

Al Honorable Señor JOHN HAY,

Secretario de Estado

SEÑOR: El infrascrito, Comisionado de los Estados Uni-

(1) Véase el BOLETIN de Febrero, artículo titulado "El Ferrocarril Panamericano", página 263.

dos de América, en virtud del nombramiento que el señor Presidente, usando de la autorización contenida en la Ley de Presupuesto de gastos varios de carácter civil, aprobada el 3 de Marzo de 1903, se sirvió hacer en favor suyo, á fin de llevar á efecto, en lo que se refiere al Ferrocarril Panamericano, lo resuelto por la Segunda Conferencia Internacional, celebrada en la capital de México, en el invierno de 1901 á 1902, tiene el honor de someter á la ilustrada consideración de V. el Informe que sigue:

La Segunda Conferencia Internacional Americana, aprobó las recomendaciones que le hizo su Comisión de Ferrocarril Pan americano, y acordó como se ve en el artículo III de su Resolución "que se invite al Gobierno de los Estados Unidos de América, para que inicie cerca de los Representantes Diplomáticos de las demás Repúblicas acreditadas en Washington, las medidas más apropiadas, que den por resultado el envío, dentro del término de un año, de personas caracterizadas y competentes á los diversos paises de América, que fijen con certeza los recursos de cada país, la situación y condiciones de los ferrocarriles hoy en explotación, el estado actual del comercio y las espectativas de tráfico para una línea intercontinental, en caso de que llegue á terminarse; y qué concesiones haría cada uno de los respectivos Gobiernos á la empresa.

En virtud de este acuerdo, y llevando á debido efecto los propósitos de la invitación de que en él se trata, tuvo á bien el señor Presidente considerar los servicios que el infrascrito había prestado como delegado que fué por parte de los Estados Unidos de América en la Segunda Conferencia Internacional antes citada, y su familiaridad con este asunto, y encomendarle la misión que queda explicada. A este nombramiento acompañaron las oportunas instrucciones del Departa-

mento de Estado, definiendo con la precisión posible lo que debía estudiarse.

Simultáneamente con todo esto se sirvió tambien el Departamento de Estado comunicarse con todos los Ministros de los Estados Unidos de América, acreditados cerca de los Gobiernos interesados en la construcción del antedicho Ferrocarril Pan-Americano, enterándolos del nombramiento hecho en favor del que suscribe, y encargándoles que lo auxiliaran en el desempeño de su misión cooperando con él para llevarla á buen resultado.

Los Ministros extranjeros acreditados en Washington se comunicaron tambien con sus respectivos Gobiernos, y facilitaron, en lo que de ellos dependió, la tarea del que suscribe.

La Comisión Permanente del Ferrocarril Pan-Americano, creada por la Segunda Conferencia antes nombrada, y mandada establecer en Washington, donde está funcionando, prestó tambien al infrascrito considerable auxilio. La dicha Comisión compónese del señor H. G. Davis, de West Virginia, Presidente, y de los señores Andrew Carnegie, de New York, don Manuel de Aspiroz, Embajador de México en los Estados Unidos de América, don Manuel Alvarez Calderón y don Antonio Lazo Aniaga, acreditados cerca del mismo Gobierno como Enviados Extraordinarios y Ministros Plenipotenciarios del Perú y Guatemala respectivamente, en el concepto de vocales.

Los señores Davis y Carnegie adelantaron los fondos necesarios para ampliar lo que fuere preciso el crédito concedido en el Presupuesto para atender á este servicio.

Paises que visitó el Comisionado.—En desempeño de su encargo, visitó el infrascrito personalmente las Repúblicas

del Brasil, Uruguay, la Argentina, Chile, Bolivia, Perú, Ecuador, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, Honduras, Salvador, Guatemala y México, en cuyas capitales conferenció con los respectivos Gobiernos. En la mayor parte de los casos se detuvo lo que fue necesario en los centros más importantes del comercio en los mismos paises, y en cuanto le fué posible recorrió las rutas estudiadas por la Comisión técnica que fué nombrada hace ya algunos años en virtud de lo resuelto por la Primera Conferencia Internacional celebrada en Washington de 1889 á 1890.

La que el infrascrito representó á los respectivos Gobiernos tuvo por base la conveniencia política nacional é internacional de la empresa, y la gran ventaja que reportaría de ella cada una de las naciones en lo que hace al respectivo desenvolvimiento de su propia riqueza natural y de su comercio extranjero. Entendido como estaba el carácter oficial de la misión, fué de todo punto innecesario explicar que el Comisionado de los Estados Unidos de América no representaba en modo alguno intereses privados, sino que deseaba solamente conocer los hechos, recoger datos y noticias, y dar á todo la debida publicidad, con lo que era probable que se despertase el interés del público y se estimulase el espíritu de empresa, al grado de hacer posible la reunión del capital necesario para utilizar las perspectivas de lucro que cada una de las Repúblicas respectivamente se encontraba en aptitud de ofrecer. No es inoportuno consignar en este lugar que la acogida que se dió en cada Estado á la misión del infrascrito no pudo ser más benévola, y que los Gobiernos, todos á una, se esforzaron generosamente en alentarla.

Sucesos que han estimulado los trabajos en favor del proyecto.—Despues de la clausura de la Conferencia de México, han ocurrido ciertos hechos y creádose ciertas circuns-

tancias, que, militando en conjunto en favor del Ferrocarril Pan-Americano, han servido de mucho para hacer progresar la empresa. Los sucesos que en el concepto del infrascrito contribuyeron con mayor eficacia á obtener aquel resultado, son los que siguen:

Primero. El hecho que en México se trabajase con actividad en continuar las líneas férreas hácia el Sud en direcciòn á la frontera de Guatemala, y de que lo mismo se estuviese haciendo en la República Argentina, aunque en sentido contrario, hácia el Norte, á fin de unir su red ferroviaria con la de Bolivia, con lo cual quedan cerradas las tres secciones en que dividiò la obra la Comisión del Ferrocarril Pan-Americano que hizo los primeros estudios, á saber, hasta la frontera norte de Guatemala, de ésta á la frontera sud de Bolivia, y de allí hácia el Sud.

Segundo. El gran adelanto asegurado para muchos de los paises interesados en esta empresa por el arreglo definitivo de sus cuestiones de límites, y de otras que se hallaban pendientes, con lo cual se eliminaron para siempre dificultades enojosas, capaces de producir fricción entre los diferentes pueblos, y de retardar la construcción de vías férreas, ó de cualesquiera otros medios de comunicaciòn entre ellos.

Tercero. El hecho de haberse dictado en Chile una ley por la cual se ordena la construcción de una vía férrea trasandina, que pondrá en plena comunicación de este modo á las costas del Atlántico y del Pacífico de aquella región del continente.

Cuarto. La Legislación proyectada en varias de las Repúblicas Hispano-Americanas, y en algunas, como en el Perú, ya adoptada y vigente, proveyendo al establecimiento de fondos de garantía, y otras determinaciones que favorecen una política fija en materia de ferrocarriles.

Quinto. La resolución definitiva del problema del canal de comunicación al través del istmo, y las medidas que aseguran su pronta construcción.

Progreso alcanzado en los dos extremos.—Nada hay que decir en demostraciòn de la importancia harto notoria de los esfuerzos del Gobierno de México, para prolongar, como ha dispuesto que se haga, hasta la frontera de Guatemala, su red ferrocarrilera. La influencia que esto tendrá en el crecimiento del comercio de México con los Estados Unidos y otros paises, no necesita ponderarse siendo claro además, que el efecto derivado en los paises de Centro América de esa prolongación tan importante, habrá de ser beneficioso para ellos, y los estimulará, con el ejemplo, á que procuren por su parte comunicarse tambien prontamente los unos con los otros por medio de líneas férreas.

Los ferrocarriles del sud de México estuvieron por varios años en una situación estacionaria; y mientras duró ella poca perspectiva podía ofrecerse para la realización del proyecto de un camino intercontinental. Pero la concesión otorgada por el Gobierno de México, contemporánea más ó menos con la celebración de la Segunda Conferencia Pan-Americana en la capital de aquella Repùblica, que tiene por objeto la construcción de una línea, que, continuando la red existente, la lleve hasta la frontera de Guatemala, ha cambiado totalmente el aspecto de las cosas. De la ejecución de este trabajo, de que se hablará despues más en particular, resultará que la capital de Guatemala se encuentre dentro de poco tiempo en comunicación directa con Nueva York.

A la vez que esto se hacía en México, tratando de llevar sus líneas hácia el extremo sud del país, un movimiento análogo se efectuaba en la Argentina, tratando de llevar sus

líneas al extremo norte y procurando poner en práctica planes bien meditados, que darán por resultado, no solo la reunión del sistema argentino con el de Bolivia, sino la comunicación directa en su día entre Buenos Aires y la capital del Perú. Por mucho tiempo el punto terminal de los ferrocarriles argentinos estaba en Jujuy, á 178 millas (286 kilómetros) del límite meridional de Bolivia; y mientras permaneciese en existencia esta solución de continuidad no había interes para Bolivia en ocuparse de construir, dentro de su propio territorio, los trayectos que se requieren para formar el gran tronco intercontinental proyectado.

Despues de la clausura de la Conferencia de México, la República Argentina ha determinado no solo extender su propia red hasta la frontera de Bolivia, sino tambien seguir las líneas por dentro del territorio boliviano, del modo y forma que se expresa en el tratado concluido á ese efecto entre las dos naciones. Los trabajos han sido comenzados, y es inútil decir cuan grande será el beneficio que de ellos reportarán la República Argentina, el Uruguay, Bolivia y el Perú.

Arreglos de las cuestiones de límites, y nueva legislación ferrocarrilera.—El movimiento observado en estos últimos años, que ha tendido con éxito notable á la fijación definitiva de los límites entre las diferentes Repúblicas, y al ajuste de las diferencias en más de un caso enojosas, que se habían suscitado respecto de este punto entre sus diversos pueblos y gobiernos, ha contribido considerablemente á preparar el camino por el cual en tiempo oportuno habrá de llegarse á una comunicación más íntima y frecuente entre todos.

No era de pensarse en esto mientras la cuestiòn esencial de la soberanía del territorio estaba aun sin decidirse. Y á propósito de eso, no será inútil mencionar que entre los

arreglos de que se trata, figuran conspícuamente el arbitrage entre Chile y la República Argentina para la fijación de la línea que las separa en las Cordilleras: el que acaba de convenirse entre Perú y el Ecuador respecto al territorio dsiputado en la región del Río Napo, y el importantísimo convenio entre Bolivia y el Brasil, por medio de un tratado para la solución definitiva de la cuestión del Acre. De todo esto ha resultado un impulso extremadamente benéfico, en el sentido de estimular la construcción de ferrocarriles en el gran territorio amazonio del interior de Sud América.

No es esto decir que estén ya completamente zanjadas todas las cuestiones sobre límites y otros asuntos entre los países de que se trata: pero el progreso que está ya hecho en ese camino, y el espíritu de que las respectivas naciones han demostrado estar poseidas, son bastantes para justificar la creencia de que ninguna de las cuestiones que pueda hallarse pendiente estorbará que se realice el pensamiento, que hoy disfruta de tanto favor en todas las Repúblicas, de ponerlas á todas en comunicación directa por medio del ferrocarril Pan-Americano.

La ley dictada en Chile con relación al ferrocarril denominado trasandino, y los planes bien meditados que tiene aquel Gobierno para llevarlo á cabo, con lo que se hará posible el viaje directo y sin interrupción alguna, de Valparaiso á Buenos Aires, pueden considerarse como exponentes de un pronunciado sentimiento de amistad internacional, y de una concepción legítima de las ventajas comerciales que habrán de realizarse por este medio. Es probable que la obra esté concluida cuando más tarde, dentro de cinco años, resultando así que en este tiempo se habrán perforado los Andes y establecido una línea transversal de comunicación que formará parte importante del gran camino intercontinental.

Con respecto á la determinación de una política fija en cada nación, relativa á ferrocarriles, cambiando en lo que sea preciso la legislación vigente, á fin de atraer capitales y garantizar la seguridad, es digno de notarse que despues de la Segunda Conferencia Internacional en México, y como resultado de lo que en ella se discutió y acordó, se han tomado ya diferentes medidas encaminadas á aquel fin. En algunas de las Repúblicas, como por ejemplo, en el Perú y Bolivia, se hizo esto por medio de proyectos de ley, sometidos á la sanción de los respectivos congresos, y formulados, en parte al menos, segun se hizo saber al comisionado que suscribe, de conformidad con los datos recogidos por él y las indicaciones y advertencias que le fué permitido someter á la consideración de las autoridades.

En la ley del Perú que en el mes de Febrero último ha sido promulgada, se manda crear con ciertas rentas dedicadas exclusivamente á este objeto, un fondo especial, de carácter permanente, destinado á garantizar el capital que se emplee en la construcción de ciertas líneas férreas encaminadas al fomento de la riqueza interior del país, y más particularmente de aquellas que puedan formar parte del sistema intercontinental. Esta legislación es significante en alto grado de la política progresiva del Gobierno peruano.

Por el tratado con el Brasil para el arreglo de la cuestión del Acre, Bolivia recibe una indemnización pecuniaria de £ 2.000,000, ó sean próximamente $ 10,000,000, en oro, que han de emplearse en la construcción de ferrocarriles. Según lo anunció en su mensaje al Congreso el Excmo. Señor Presidente de Bolivia, General LON JOSE MANUEL PANDO, la política del Gobierno, con respecto á este particular, consistirá en hacer que este fondo sirva de base y punto de partida á nuevas concesiones de créditos para la construcción de ferro-

carriles. El fondo de que se trata asegura la de las líneas, ó secciones de líneas, que faltan para hacer contínua por aquel lado la ruta intercontinental, puesto que á ellas ha de dárseles preferencia sobre todas las otras.

Influencia beneficiosa del Canal de Panamá.—La influencia del Canal de Panamá, en cuanto á promover la construcción de ferrocarriles, puede considerarse de dos maneras: una es moral, la otra es material. La primera depende de la garantía de estabilidad que envuelve el hecho de ser los Estados Unidos los que han de ejercer la autoridad y jurisdicción suprema sobre aquella gran vía de comunicación marítima. La segunda nace de la afluencia del capital que se derramará en consecuencia de esa obra para la ejecución de empresas particulares, no solo allí y en los países adyacentes, sino en otros que están más distantes.

El Comisionado que suscribe ha oido con frecuencia la expresión de estos juicios, y son tantas las pruebas tangibles de que éstos son correctos y bien fundados, que ha sido necesario, en concepto suyo, hacer mención en este Informe de la importancia del Canal de Panamá como factor que ha de tenerse en cuenta al estudiar el problema del Ferrocarril Pan-Americano. De la construcción de aquel canal resultará tambien, aunque de una manera indirecta, el beneficio de estimular á los países, que hacen frente al Pacífico, á la prolongación hácia al interior de las diversas pequeñas líneas que arrancan de sus costas, suministrando así un desembocadero adecuado al comercio que necesita ir en busca de mercados distantes.

Valor de los estudios hechos ya sobre el terreno para el ferrocarril intercontinental.—No estaría completo de modo alguno este Informe, ni la discusión de los puntos que por su naturaleza debe abarcar podría considerarse satisfactoria, si

no se reconociese en este lugar, haciéndolo constar con la detención oportuna, el grandísimo valor de las explotaciones y estudios técnicos ejecutados por los diversos cuerpos de ingenieros, de 1892 á 1896, por orden y bajo los auspicios de la Comisión del Ferrocarril Intercontinental de que era Presidente el Señor A. L. CASSATT. Estos trabajos, que fueron organizados por Mr. W. F. SHUNK, con el carácter de Ingeniero en Jefe, se emprendieron por recomendación de la Primera Conferencia Internacional, y constituyeron la primera expresión práctica y sistemática del proyecto de reunir por una línea férrea contínua las tres partes de América, como hacía tiempo había pensado que debia hacerse Mr. HISTON ROWAN HELPER.

En ellos se describe el territorio que el gran camino deberá recorrer, y se explican los problemas de ingeniería y de otras clases que habrá que resolver para construirlo, dándose al mismo tiempo una noticia tan completa como era posible de los recursos respectivos de las localidades por donde tiene que pasar la vía, y del volúmen del tráfico que probablemente se desenvolverá por consecuencia de ésta en las mismas regiones. Como complemento de esos Informes se agregó á ellos un Presupuesto á grandes rasgos del costo aproximado de la construcción de la línea troncal y sus ramales,

Todo esto se encuentra comprendido en una publicación de varios tomos, el último de los cuales lleva fecha de 1898, en que aparecen, además del texto de los diferentes estudios, los mapas y diseños que los explican y un número de cuadros estadísticos y de otra clase que ayudan á completar su inteligencia. El Comisionado que suscribe ha encontrado que á pesar de ser tan corto el tiempo transcurrido desde que

salió á luz, como queda dicho, el último tomo, el bien práctico derivado de esta publicación, ha sido muy notable.

Aprovechamiento de trabajo de los ingenieros.—Puede decirse de un modo general que las conclusiones á que llegaron los ingenieros han sido oceptadas sin dificultad. Sus trabajos, los primeros de su género á este respecto, habrán de ser en todo tiempo la base en que descanse todo estudio comprensivo de un ferrocarril que reuna la América Central con la del Sud. Han sido ya de especial beneficio para la explotación de varias empresas accesorias, y colaterales, á la de la construcción de la vía férrea, y cuyo éxito depende esencialmente de la facilidad de los transportes, Sin ellos habrían sido imposibles las investigaciones que posteriormente han hecho sociedades geográficas y científicas, é ingenieros privados, de las que ha resultado, sin embargo, la indicación de varios cambios en los trayectos propuestos, á fin de acortar las distancias y disminuir de esa manera el costo del trabajo.

Una demostración del valor práctico é inmediato de los Informes de la Comisión exploradora, de que aquí se está tratando, se encuentra en el uso que de ellos se ha hecho para la construcción de algunos trozos ó trayectos parciales, que formarán como eslabones de la gran cadena del ferrocarril panamericano. Esto se ha visto prácticamente en la línea recientemente concluida entre Oroya hasta el Cerro de Pasco, en el Perú, cuya línea es una sección directa del ferrocarril intercontinental, y en la prolongación, que quedó concluida en Guatemala en Noviembre de 1903, del Ferrocarril Central de aquella República, que forma parte integrante del mismo sistema. Es probable que dentro de poco tiempo se efectuará una nueva prolongación de esta última línea hasta llegar á Ayutla, en la frontera mexicana.

Expuesto todo esto de una manera general, pasará aho-

ra el infrascrito Comisionado á considerar particularmante y en detalle, con relaciòn á cada país, las conclusiones á que se ha llegado en virtud de su propia observación y de los datos y noticias que le fue dado recoger.

MEXICO

Estando como está reunido el sistema ferrocarrilero de la República de México con el de los Estados Unidos de América, resulta que hácia México es á donde deben dirigirse, como si fuera, segun podría decirse, un punto de unión central, las líneas férreas de las naciones del Sud. Y como es cosa que puede darse ya por cierta, que la red ferroviaria de México se unirá pronto á la de Guatemala, facilitándose así que se reunan tambien unas con otras las líneas centroamericanas, se explica fácilmente que sea tan grande el interés despertado á este respecto en relación con México.

La utilidad de que las líneas mexicanas se reunan á las de Guatemala quedó reconocida y proclamada en la ley general de ferrocarriles del mes de Abril de 1899. Allí se dijo expresamente que era de suprema importancia prolongar hácia el Sud las líneas mexicanas para ligarlas con las de Centro América, como estaban ya ligadas, hácia el Norte, con las de los Estados Unidos. A más de esto, entre las obras que se determinó subvencionar, con auxilios pecuniarios y concesiones liberales de otra clase, aparece especificada la prolongación de que se trata.

Por virtud de la Ley citada, y en uso de la autorización que por ella se concede al Gobierno, se ha organizado la Compañía que lleva por título oficial el de "Ferrocarril Pan-Americano", cuyas líneas arrancan de un punto en el "Ferroca-

rril de Tehuantepec", y continúan al través de Tonalá hasta la frontera de Guatemala. El punto de arranque que se consideró más adecuado al objeto, fué la Estación de San Jerónimo, situada á pocas millas hácia el Este de la ciudad de Tehuantepec. La ruta estudiada hasta la frontera Guatemalteca mide solo 260 millas, ó sea 418 kilómetros; y de esta distancia estaban ya vencidas en 1°. de enero de este año, 88 millas (141.5 kilòmetros), dejando por construir nada más que 172 millas, ò 276.5 kilómetros.

Segun lo estipulado en esta concesión, la subvención otorgada á la empresa es en forma de bonos, que devengan un interés de 5 por ciento, á razón de $12,000 en plata mexicana por cada kilòmetro construido, ó $3,816,000 por la totalidad de la línea, exigiéndose que para la construcción de cada tramo de 80 millas no se empleen más de doce meses. El camino deberá entregarse concluído el 1! de Septiembre de 1907. Los informes del Comisionado que suscribe le hacen alimentar la esperanza, de que los vivos deseos manifestados á este respecto por el Gobierno de México, encuentran satisfacción, pues que es probable que se termine la obra antes de la fecha expresada. La anchura de la vía en este camino es la normal de 4 pies 8 ½ pulgadas.

En vista de la terminación del camino de hierro de Veracruz al Pacífico, que ha puesto á la capital de México en comunicación directa con el istmo de Tehuantepec, incluyendo el punto de unión panamericano en la estación de San Jerónimo, de que ya se ha hablado, el ramal al sudeste de Oaxaca que hasta hace poco se consideraba como elemento necesario para la conexión intercontinental, ha perdido su importancia inmediata. Ha sido prolongado este ramal hasta llegar á Ayutla.

Progresos en la construcción de líneas interoceánicas.

—No menos importantes que las prolongaciones hácia el Sud y hácia el Norte, de que ya se ha hecho mérito, son las proyectadas líneas de ferrocarriles interoceánicos que reunirán á Tampico y otros puertos del Golfo de México con los puertos mexicanos del lado del Pacífico. Estas vías de comunicación tienen un gran significado, así en lo que respecta al comercio del mundo que transite por ellas, como por el desenvolvimiento que ellas determinen del comercio interior. El 1°. de enero de este año no había más que un medio continuado de comunicaciòn interoceánica por camino de hierro, que era de Veracruz en el Atlántico á Salina Cruz, en el Pacífico, pasando por Córdoba y Tehuantepec

Hoy hay además, aunque sólo en proyecto, cuatro líneas, distintas, á saber: la primera, que es una prolongación del camino de Cuernavaca al Pacífico, que arrancará de su presente punto terminal sobre el río Balsas, y continuará probablemente por Chilpancingo hasta llegar á Acapulco; la segunda, que será un ramal del Ferrocarril Central Mexicano, que partirá desde Tuxpan hasta Colima, una distancia de 48 millas, en donde entroncará con la línea ya existente de Colima al puerto de Manzanillo; la tercera, que será un ramal del Ferrocarril Internacional, de Durango á Mazatlan, una distancia de 220 millas (354 kilómetros) á un costo aproximado de $12.500,000 en oro; y la cuarta, que será un ramal del Ferrocarril de Kansas City, México y el Oriente, partiendo de Chihuahua hasta llegar á Topolobampo, una distancia de 435 millas ó 700 kilómetros.

En esta última línea (la del camino Kansas City, México y el Oriente) están construidas 124 millas, ó sean 200 kilómetros, distancia que separa á Chihuahua de Minaca, y

hay tambien 45 millas (72 kilòmetros) concluidos del todo de Topolobampo hácia Minaca.

En las demás secciones se trabaja con actividad.

El ferrocarril de Cuernavaca al Pacífico es una dependencia del Central Mexicano, y como esta última empresa está extendiendo su línea troncal de Guadalaxara á Manzanillo, pasando por Tuxpan y Colima, las probabilidades son en favor de que ella será la primera que llegue á las orillas del Pacífico.

La prolongación del Internacional de Durango á Mazatlan colocará á New Orleans á cosa de 1,300 millas de un puerto del Pacífico.

Algunas de las prolongaciones interoceánicas han sido aplazadas para más tarde, mientras se determina definitivamente que es lo que va á hacerse por el Gobierno respecto al cambio del sistema monetario que se usa en la actualidad. Este aplazamiento es puramente temporal, y no implica en modo alguno el abandono de los proyectos.

Notable crecimiento ferrocarrilero.—El crecimiento de los ferrocarriles mexicanos es una de las maravillas de los últimos tiempos. En 1873, cuando se concluyó la línea de México y Veracruz, que fué la que abrió la marcha, el total de las líneas férreas de la República ascendía á 335 millas, ó 540 kilómetros. En 1903 estaban en plena explotación 9,701 millas, ó 15,612 kilómetros. Estas cifras no incluyen los ferrocarriles de fuerza animal, ni los que emplean como fuerza motriz la electricidad ú otros medios de tracción diferente, en las ciudades y en los Estados. A la fecha de este Informe puede calcularse en 10,000 millas (16 mil kilómetros) la longitud de los ferrocarriles mexicanos que se encuentran en explotación.

Este progreso tan notable dice mucho, y muy elocuen

temente, en favor de la política perspicaz, de la liberalidad, y de las altas dotes de estadista que adornan al Excmo. Señor Don PORFIRIO DIAZ, Presidente de la República, bajo cuyas sucesivas administraciones han afluido á México los capitales extranjeros, en demostración irrefutable de la seguridad que existe en el país y de la estabilidad de su gobierno, con lo cual han podido desenvolverse en grado tan notable los enormes recursos naturales de la República, y su comercio interior y exterior.

La construcción de ferrocarriles ahora y en lo futuro —La prolongación de los ferrocarriles mexicanos es un asunto que despierta tan grande interes, que el Comisionado que suscribe ha creido de su deber acompañar á este Informe, por vía de Apéndice, las tablas que para él se sirvió mandar preparar el Señor Don LEANDRO FERNANDEZ, Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, y que se relacionan con este asunto. En ellas se pone de manifiesto cuales son las empresas de ferrocarriles que están subvencionadas por el Gobierno, y cuales no lo están, así como tambien los trayectos que están terminados, y las distancias que hay todavía que salvar para llegar á la conclusión de la obra. De los datos allí recopilados resulta que en 1°. de Enero de 1904, el total de las empresas que estaban empeñadas en la prolongación de sus líneas y en nuevas construcciones, partes de las cuales estaban ya explotándose, cubría 9,740 millas (15,685 kilómetros).

Las concesiones vigentes en que se otorgan subvenciones abrazan una extensión de 2,235 millas, ó sean 3,597 kilómetros, y aquellas otras en que no se hizo el referido otorgamiento representan un total de 3,843 millas, ó 6,188 kilómetros, formando todas un conjunto de 6,078 millas ó 9,785 kilómetros. Estas cifras son de bastante utilidad, puesto

que muestran la demanda que existe de materiales para la constucción de ferrocarriles, y la rapidez con que se efectúa el desenvolvimiento de los recursos naturales y del comercio de México.

La cantidad total representada por las subvenciones concedidas á las líneas nuevas que están ahora en construcción, ó á las que constituyen prolongaciones de las antiguas, asciende á $ 30,522,000 en plata mexicana. Algunos de los bonos devengan interes al 6 por ciento; pero en la mayor parta de los casos el interés es solo 5 por ciento.

Además de las subvenciones en dinero y bonos, el Gobierno ha favorecido á las empresas adjudicándoles tierras del Estado por valor que llega ya á $ 5.136,000.

Ley general de ferrocarriles. — La política mexicana con relación á ferrocarriles está explicada y desenvuelta en la Ley General de Ferrocarriles del 26 de Abril de 1899, que es el resultado de treinta años de experiencia, y que puede considerarse como la expresión de los propósitos del Gobierno respecto á auxiliar y fomentar la construcción de ferrocarriles y de los principios adoptados por él para vigilar la explotación de los mismos. El rasgo más saliente del plan mexicano ha sido la liberalidad de las subvenciones concedidas por el Gobierno, unas veces en dinero, otras en certificados de construcción convertibles en bonos que devengan interés, y en otros casos en tierras. Esta legislación forma ahora la base de la política ferrocarrilera adoptada por otros países, en los que ha encontrado especial favor le medida de asegurar la construcción de un trayecto determinado dentro de cada año por el pago de una suma en bonos ó en dinero á la terminación de aquél. La exigencia de que cada doce meses se encuentre concluido un número dado de kilómetros, es una garantía de que los concesionarios y contratistas se esforzaran

por adelantar los trabajos, ó de que se demuestre la imposilidad en que estén de llevarlos á cabo. Este sistema ha sido de mucho beneficio tanto para auxiliar á los contratistas, como para permitir al Gobierno la continuación y conclusión de proyectos en que era imposible á los concesionarios aprovecharse de sus concesiones.

Los puntos principales de la referida ley general mexicana de ferrocarriles son los siguientes:

Ninguna concesión ferrocarrilera implica un monopolio en beneficio de los concesionarios, pero un artículo puede introducirse en cada concesión, estipulando que dentro del término de diez años no se concederá ninguna otra para una línea que sea paralela en todo, ó en parte, á la concedida, dentro de una faja de terreno que se medirá de cada uno de los lados del ferrocarril, y que no se concederá subvención, exención de impuestos, ú otras ventajas, á nuevas líneas que se construyan dentro del territorio indicado.

Con respecto á franquicias y exenciones otorgadas en favor de los concesionarios, la ley dispone que el capital extranjero empleado en la construcción y explotación de los ferrocarriles, así como los empréstitos contraidos con este objeto estén colocados bajo la protección del Estado, y queden exentos de represalias, confiscación y embargo en caso de guerra. El capital y los bienes de una compañía ferrocarrilera están exentos de toda contribución federal y local, excepto la del timbre, con tal de que la totalidad de dicho capital y bienes se dediquen directamente al fin y objeto de la concesión. El impuesto del timbre se aplica sólo á los documentos, actos, contratos y negocios en que la compañía sea parte. Las rutas generales de comunicación, sus pertenencias, el capital, las exenciones, los bonos, etc., estarán para siempre libres de

impuestos en todos los Estados y Territorios que componen la República.

Una compañía puede importar libre de derechos de aduana, y de toda otra clase de derechos federales ó locales, todo el material fijo y rodante que se necesite para la línea férrea y la telegráfica, etc., y para la preservación y reparación de las mismas. Esta exención durará por un período que no exceda de cinco años.

Las subvenciones se pagarán á la conclusión de los trayectos, cada uno de los cuales ha de tener cuando menos cien kilómetros de longitud. El trayecto despues de construido ha de ser aceptado por la Secretaría de Comicaciones y Obras Públicas. Los pagos se harán en el modo y forma que para cada caso particular se haya estipulado en la concesión. Cuando las subvenciones se paguen en bonos de la deuda pública, el Ejecutivo se reserva el derecho de decidir si estos bonos son los de cinco por ciento redimibles, ú otros bonos de otra categoría, procediéndose de acuerdo con las condiciones y términos que al efecto estipulen.

Si el punto terminal de un camino es un puerto de mar, la compañía tendrá el derecho de construir uno ó más muelles con sujeción á las reglas y condiciones que determine el contrato.

Los depósitos de substancias minerales y de otra clase, que en conformidad con la ley de minas no pertenecen al propietario del suelo, y que puedan encontrarse durante la construcción de un ferrocarril, pertertenecerán á la compañía constructora, con tal que se haga el denuncio respectivo dentro del plazo de tres meses, á contar de la fecha del descubrimiento.

Todo lo relativo á las tarifas para el transporte de cargar y pasajeros, reglas á que ha de estar sometido este servi-

cio, y la responsabilidad de la compañía por daños y perjuicios, se encuentra comprendido en un capítulo especial.

El texto íntegro de la traducción al inglés de esta ley mexicana de ferrocarriles, lo publicó la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas en su Manual de México, y es por tanto innecesario trascribirla en este lugar.

Capital americano empleado.—La importancia del capital americano empleado en los ferrocarriles de México, que ya es muy grande, promete irse aumentando de día en día, porque la mayor parte de las nuevas empresas tanto ferrocarrileras como de minería y agricultura, está en manos, y bajo la dirección, de ciudadanos americanos. En un Informe dado por Mr. A. D. Barlow, Cónsul General de los Estados Unidos, se dice que el capital americano empleado en ferrocarriles en México representa un 80 por ciento del capital total; y esta proporción ha aumentado despues de la fecha de aquel informe. Una buena prueba de este aumento puede encontrarse en las mejoras practicadas en el Ferrocarril Nacional Mexicano, donde se han ensanchado las líneas de vía angosta entre Laredo y la capital de México, habiéndose introducido otras muchas mejoras, con el costo total de $ 13.000,000 en oro. Las prolongaciones y mejoras de otras líneas poseidas ó dominadas por capital americano, que se espera estarán concluidas dentro de dos años, importarán en conjunto, como se ha informado al Comisionado que subscribe, entre $ 20.000,000 y $ 25.000,000 en oro.

Debe recordarse en este punto, para terminar el presente capítulo, lo que manifestó el Profesor A. E. Sayus, representante del Ministerio de Comercio del Gobierno Francés y de la Cámara de Comercio de Paris, con respecto á su absoluta confianza en el porvenir de México. Las palabras de este Profesor fueron las que siguen:

"Despues que se haya realizado el cambio en el sistema monetario en que México se está ahora ocupando, una corriente de capital afluirá á aquella República de los Estados Unidos, Inglaterra y Francia, y habrá entonces una de las épocas de mayor prosperidad que pueden encontrarse en la historia del mundo. Los Estados Unidos dirigirán el movimiento. * * * Los ferrocarriles que ellos dominan hoy convertirán á los americanos en dictadores industriales de México. En cuanto á ferrocarriles, no hay competencia posible con los Estados Unidos".

AMERICA CENTRAL

Los países de Centro América, además de ser por su posición geográfica el campo natural de prolongación de los ferrocarriles mexicanos, sienten la imperativa necesidad de mejorar su comercio recíproco, facilitando sus comunicaciones respectivas por medio de ferrocarriles. Esto responde á consideraciones de bienestar nacional y á la configuración física de aquellos países. La mayor parte de éstos ha hecho, pudiera así decirse, el principio cardinal de su política, la construcción de caminos de hierro interoceánicos. Con este plan se ayuda mucho al proyecto del ferrocarril intercontinental, porque las líneas que quedan de norte á sud forman, como quien dice, la columna vertebral del sistema oceánico, y mientras mayor sea el progreso efectuado en la construcción de ferrocarriles de los puertos del Atlántico á los del Pacífico, mayor será el estímulo que se ofrezca á los caminos al norte y al sud, á quienes servirán de alimentadores.

El Canal del Istmo promete ser un poderoso incentivo para el desenvolvimiento de líneas férreas longitudinales y transversas. La probabilidad de que el ferrocarril de Panamá

al satisfacer la demanda de material y otras cosas para la construcción del canal, se encuentre imposibilitado de proveer suficientemente para el tráfico internacional que ahora utiliza su ruta, indica la ventaja de que construyan nuevas líneas entre los dos océanos. Por otra parte la necesidad de proveer de víveres y las demás cosas que habrán de consumirse allí, indica igualmente que es preciso aumentar la comunicación entre el interior del país y la región adyacente al istmo.

Más adelante se explicará con la detención debida, el estado en que se encuentra en el día los ferrocarriles de Centro América, y cuales son las más practicables entre las empresas de este género en aquel pais. De los datos que allí se encontrarán será fácil colegir que no está muy distante el momento en que pueda efectuarse una comunicación directa y no interrumpida entre Nueva York y el Istmo de Panamá.

GUATEMALA

La solución de continuidad que hay ahora entre el presente punto terminal de los ferrocarriles de Guatemala y la frontera de México, por donde ha de atravesar la proyectada ruta intercontinental, es de corta distancia. No se necesitan salvar sino 30 millas (48 kilómetros) de ferrocarril para poner en comunicación directa la capital de Guatemala con la ciudad de Ayutla, sobre el rio Suchiate en la frontera. Allí se verificará la unión de esta línea con la sección de la panamericana que en la actualidad se está construyendo en México. En los últimos meses se ha construido uno de los trayectos intermedios, prolongando el Ferrocarril Central de Guatemala, desde Santa María hasta Masatenango. Este

trozo fue abierto al público en noviembre de 1903, y corre directamente sobre el trazado de la ruta intercontinental.

El tráfico que ha de desarrollarse en aquellas localidades, por la facilidad de los transportes del café y otros artículos, se considera que será suficiente estímulo, unido á todos los demás que no hay que nombrar, para favorecer la construcción de este eslabón de Ayutla, y es probable que por él se llegue al borde mexicano antes de que lo haga por su parte la línea mexicana de San Jerónimo. Cuando esto se efectúe, la sección que faltará construir en la ruta panamericana será sólo la que medie entre el punto de unión de Santa María cerca del pueblo de Escuintla en el Ferrocarril Central de Guatemala, y la frontera de Salvador en Hachadura pasando por Brito y siguiendo un curso paralelo al Pacífico. La distancia es 60.5 millas, ó sean 97.5 kilómetros. Ha habido poco incentivo para construir esa prolongación hasta que las líneas existentes alcanzaron la frontera mexicana. Con esto se efectuó un gran cambio, y el aliciente que antes faltaba, se hizo muy pronunciado.

Estímulo ofrecido por el Gobierno en los últimos contratos.—El estímulo más marcado entre los que brindó el Gobierno para completar las secciones de la vía intercontinental y otros proyectos ferroviarios, y aumentar de esta manera las relaciones comerciales con los Estados Unidos de América, data de una época bastante reciente. El comisionado que suscribe se refiere al contrato celebrado entre el Gobierno por una parte, y Mr. W. C. Van Horne y Mr. Minor C. Keith por la otra, para construir dentro del plazo de dos años y medio una comunicación completa de oceano á oceano por la cual resultará que San José y los puertos del Pacífico se encuentren en comunicación con Puerto Barrios, en el Atlántico. Puerto Barrios es fácilmente accesible por buques

de vapor desde cualquiera ciudad americana del Golfo de México. La distancia es 270 millas, ó 434.5 kilómetros.

Por medio de este arreglo se cerrará el trayecto del Ferrocarril del Norte, que está ahora abierto entre la capital de Guatemala y el punto denominado El Rancho, una distancia de 62 millas, ó 100 kilómetros. Además de esto, el Ferrocarril del Norte será reconstruido substancialmentel desde El Rancho hasta Puerto Barrios, á fin de satisfacer las demandas del tráfico que ya está asegurado. Una provisión importante de esta contrata es la estipulación por parte del Gobierno de Guatemala, de que, con excepción del café, no se gravará con derecho de exportación durante treinta años á ningun producto agrícola natural del país, trasportado por la línea para ser embarcado. Otro punto esencial es la estipulación de que se permittirá á la Compañía fijar ella misma sus tarifas de carga y pasajeros, sobre una base de oro.

Esta convención se firmó en la ciudad de Guatemala en 16 de Enero de 1904, y su influencia en el desenvolvimiento de los ferrocarriles y de la riqueza interior del país tendrá que ser sumamente benéfica. Uno de sns resultados inmediatos será, á lo que se cree, imprimir vitalidad á las empresas constructoras de caminos de hierro, haciéndolas encaminarse al sud y al este, partiendo de la que constituirá la línea troncal interoceánica entre San José y Puerto Barrios.

En la actualidad Guatemala tiene 347,4 millas (559 kilómetros) de ferrocarril en el orden que sigue:

Ferrocarril del Norte, 134 millas; Central de Guatemala, 142.4; Ferrocarril Occidental 51; Ferrocarril de Ocos, 20. Además de estas hay dos concesiones que están vigentes: Una para la construcción de uua línea de Coatepeque á Caballo Blanco, que vendrá á quedar colocada en el trazado del Ferrocarril Pan-Americano, y la otra para una línea de

Zacapa, en el Ferrocarril del Norte, á la parte noroeste de la frontera del Salvador. Se habla tambien de un camino de San Felipe á Quezaltenango, 42 millas y de otro de Quezaltenango á San Marcos, 32 millas; pero todavía no se ha otorgado concesión alguna respecto de ellos.

Legislación ferrocarrilera. — Los ferrocarriles de Guatemala se rigen por las disposiciones del Código de Comercio, y la Ley General de Ferrocarriles, conocida con el nombre de Decreto número 566, y fechada el 1° de Febrero de 1898. Toda persona ó compañía que solicite una concesión ha de presentar con su instancia al Ministerio de Fomento los planos de su empresa; y si el Ministerio los aprueba, pasarán á consulta del Consejo de Estado, y despues al Congreso Nacional para su aprobación definitiva. Ninguna contrata celebrada por el Gobierno tendrá eficacia sin la sanción del Congreso. Las concesiones pueden otorgarse á personas determinadas, á personas que representen á otras ó á compañías que habrán de organizarse posteriormente.

Las concesiones pueden hacerse con subvención ó sin ella, garantizando ó no el capital invertido, ó la percepción de un interes proporcionado al producto. El Gobierno incluirá en su presupuesto de gastos la suma representada por sus responsabilidades pecuniarias á este respecto.

El Estado puede eximir á las empresas el pago de contribuciones y de derechos fiscales, ó del uso del papel sellado por el tiempo que considere justo ú oportuno; pero en todos los casos las exenciones concedidas se especificarán en la contrata. En éstas ha de quedar tambien constante el derecho de expropiación forzosa en favor de los concesionarios.

El Gobierno procura tambien que haya uniformidad en la anchura de las vías y en la calidád de los carriles.

Incentivos para la construcción de caminos de hierro.

—El Gobierno ofrece todos los incentivos imaginables para promover la extensión y desarrollo de los ferrocarriles del país. La mejor prueba de su política en cuanto á que no aparezca dedicado á este objeto sino un capital legítimo y genuino, está en las estipulaciones de la contrata que se celebró para completar el Ferrocarril del Norte.

Las dificultades de ingeniería, que hay que vencer en la construcción de los ferrocarriles de Guatemala, no son demasiado grandes. Las líneas van faldeando por base las montañas de las grandes regiones agrícolas. Son inmensas las riquezas naturales que allí se encuentran. A las producciones de la zona templada y de la tórrida que allí abundan, como ejemplo, el café, el azúcar, el tabaco, los cereales, etc., se unen la vasta extensión de los prados en que puede pastar el ganado, la cantidad y excelencia de las maderas de coustrucción y de otras clases y la riqueza de las minas, todavía no explotadas. Todo promete allí el desarrollo de un tráfico lucrativo.

La construcción de ferrocarriles será tambien de utilidad para Méxco y Estados Unidos, que son los vecinos más inmediatos de Guatemala, y tienen derecho á disfrutar los beneficios de un comercio que está hoy en gran parte en manos de Alemania y la Gran Bretaña.

EL SALVADOR

La República del Salvador tiene ya en explotación una parte del Ferrocarril Intercontinental, que el Gobierno se propone extender 30 millas más (48 kilómetros), de Santa Ana á Ahuachapan. Cuando esta línea, que el Gobierno se propone subvencionar, alcance el lugar últimamente nombrado, se continuará la prolongación hácia el noroeste, bien

sea hasta Hachadura, en el río de La Paz, en la frontera de Guatemala, ó bien en otro punto del trazado panamericano. Tambien se está tratando de construir un ramal de 26.5 millas (42.7 kilómetros) en dirección al el noroeste hácia el río de La Paz, y de allí hasta Zapaca una distancia de 40 millas (64 kilómetros) en la línea del Ferrocarril Norte de Guatemala. Los estudios de este camino se hicieron en 1896.

Las prolongaciones de que se trata tienen por objeto poner á Guatemala y El Salvador en directa comunicación por ferrocarril; y cuando esto esté hecho, se pensará probablemente en la continuación hácia el sud, siguiendo substancialmente el trazado panamericano hasta llegar á Honduras. Los estudios que están ya hechos corresponden á la línea de San Salvador á San Vicente 42.2 millas (68 kilómetros); y la de San Vicente á San Miguel, cruzando al río Lampa por Jiquilisco y Usulután, 62 millas (100 kilómetros). Esta es la ruta natural para el desarrollo de un gran comercio de café y otros productos agrícolas.

De San Miguel á Guascarán, en la frontera de Honduras, hay solo 36 millas, ó 58 kilómetros. Forma parte de este plan de extensión hácia el sud de las líneas de ferrocarril la rehabilitación de la construida entre San Miguel y el puerto de la Unión, que mide 53 millas ó 85.5 kilòmetros. El reciente desarrollo de la industria minera en aquella parte del país, ha dado impulso á esta empresa.

Aunque el territorio de El Salvador es reducido en tamaño, la política de su Gobierno con respecto á la construcción de ferrocarriles es sumamente liberal. Los que hoy existen, y reunen el interior del país con el puerto de Acajutla, son propiedades de una compañía inglesa que recibe del Gobierno una subvención anual. Las grandes cosechas de café en el Salvador justifican el empeño de construir los ferroca-

riles proyectados. Todos los que hasta ahora existen son de vía angosta.

HONDURAS

La distancia que corresponde á esta República en el trazado panamericano es de 72 millas ó 115 kilómetros. Las condiciones geográficos del país son tales que hasta que no se llegue á las fronteras, bien del Salvador, al Este y practico el Norte, ó de Nicaragua al Este y el Sud, no hay grande objeto en construir la línea, aunque esta no presenta dificultades graves.

Como en los demás países de Centro América, la política nacional de Honduras se encaminó de preferencia á la construcción de una línea interoceánica, que reuniese á Puerto Cortés, en el Atlántico, con algun punto del Golfo de Fonseca, en el Pacífico. De esta línea se ha construido solamente el trayecto de Puerto Cortes á la Pimienta, que mide 60 millas (96 kilómetros). Las dificultades que han ocurrido en diversas épocas entre el Gobierno y los tenedores de bonos, han impedido el progreso de los ferrocarriles en el país; pero el Gobierno se ocupa ahora de una completa investigación del asunto, y de su estudio resultará el arreglo definitivo de todas las cuestiones.

Concesión Auxiliar al Proyecto Pan-Americano.— Una concesión ha sido otorgada en favor de Mr. HENRY A. SPEARS, ciudadano americano, para la construcción de un camino de hierro de la Bahía de Fonseca al pueblo de Cantarranas, en el Departamento de Tegucigalpa, distante de la capital 35 millas. Esta línea servirá de auxiliar al Ferrocarril Panamericano. Cantarranas es el centro del principal distrito mineral de la República.

Segun los términos de la contrata, el concesionario ha de recibir 1.235 acres (500 hectáreas) de tierras públicas por cada kilómetro que construya. Se le otorga tambien el derecho de prelación en la compra de toda mina, ó zona mineral, que descubra durante la construcción del ferrocarril, dentro de una faja de 50 millas (80 kilómetros) á cada lado de la línea. Están tambien exentos de todo impuesto ó contribución nacional ò municipal los artículos que han de usarse en la construcción del ferrocarril. Se permite, además, á la empresa introducir trabajadores extranjeros, siempre que no sean chinos.

Se cree que el comercio de importación con los Estados Unidos se aumentará considerablemente con las facilidades que este camino proporcionará para el transporte rápido y barato de toda clase de mercancias al interior del país.

Además de sus frutas y de sus otros productos tropicales, tiene Honduras minas riquísimas, cuyo desenvolvimiento requiere la construcción de ferrocarriles. El eslabón que el sistema de vías Hondureño constituya en la cadena panamericana, producirá marcado benefici para la industria minera. El Gobierno está ofreciendo extraordinarios alicientes para promover la inmigración por medio de grandes concesiones de tierras. La Ley que rige este último asunto es sumamente liberal. Tambien se están haciendo esfuerzos y ofreciéndose grandes ventajas para el establecimiento de un Banco en Tegucigalpa.

NICARAGUA

Nicaragua tiene en el día un ferrocarril de vía angosta (3 pies 6 pulgadas) que mide 160 millas (258 kilómetros de longitud), y se conoce con el nombre de "Línea Nacional", perteneciente al Gobierno y explotada por él. Una parte de

este camino, á saber, de Chinandega y el Viejo á Managua, corre sobre la misma ruta estudiada para el Ferrocarril Pan-Americano. La línea pasa antes de llegar á Managua por las ciudades de León y Nigaroto, y de Managua sigue á Diriamba hasta llegar á Jinotepe, donde se efectuará su unión con la línea panamericana, que corre al sur hasta llegar á la frontera de Costa Rica.

Se ha sugerido la construcción de otra vía, que parte de Granada sobre el Lago de Nicaragua, y llegue á Nendiame, de donde seguirá hasta Rivas y Peña Blanca, en la frontera de Costa Rica.

Con posterioridad á la Segunda Conferencia Internacional, Nicaragua ha construido un trayecto de 38 millas entre La Paz y Managua, sin contar con un trayecto de 40 millas próximamente con el tratado del Ferrocarril Pan-Americano. En este proyecto está incluido el ramal de Masaya á Diriamba.

Proyecto sancionado por el Gobierno.—El Gobierno tiene en estudio varios planos para unir á Corinto y otros puertos del Pacífico, con el Oceano Atlántico, por medio de líneas férreas que atraviesen el país de un lado á otro. Esto se considera de la mayor importancia, sobre todo despues que se ha sabido definitivamente que no habrá por Nicaragua un canal interoceánico. Se considera que las referidas rutas interoceánicas serán un factor poderoso para el desarrollo de los recursos naturales del país, y el aprovechamiento de las maderas, bananas y otros frutos del lado del Atlántico, el café del interior y la costa del Pacífico, y el ganado que abunda en la región del sud. Aparte de eso, es muy sentida la necesidad de ligar con mayor fuerza los departamentos en que está dividida la República.

Hay tres proyectos que han recibido ya la sanción del Gobierno y son:

Primero. Del punto denominado San Jorge, sobre el Lago Nicaragua, á San Juan del Sur, en el Pacífico, pasando por Rivas, á lo largo de la Bahía de Nacascola, pasando por Buston. Esta ruta no ofrece dificultades científicas, y tiene 22 millas de largo. Ella servirá para alimentar el Ferrocarril Pan-Americano.

Segundo. Desde la parte del norte y este del país, hasta la costa del Atlántico, atravesando los cinco departamentos de Segovia, Matagalpa, Jinotepe, Estella y Chontales, que son muy ricos en recursos minerales y agrícolas, y en maderas de construcción y de otras clases. La ruta arrancará de Momotombo, en la Línea Nacional, y llegará á un puerto navegable del Río Grande, pasando por los distritos cafetaleros de Matogalpa y Jinotepe. Su longitud será de 90 á 100 millas, ó sean más ó menos 160 kilómetros. El principio de la navegación se encuentra en la boca del Río Sicsiewas. Este camino se denominará Ferrocarril del Norte.

Tercero. El Ferrocarril del Atlántico, siguiendo la ruta de San Ubaldo, en el Lago Nicaragua, hasta el Atlántico, ó hasta llegar á algnn río que desemboque en él, sin ser el San Juan, teniendo por punto terminal el puerto de Rama, sobre el río del mismo nombre, donde podrá hacerse fácil conexión con Blaufields, ó con otro puerto entre las estacionos de Sabina Grande y Portilla, de la Línea Nacional, á fin de formar con ésta una simple línea. Por la primera ruta la distancia sería 102 millas (180 kilómetros). Por la segunda, 220 millas (354 kilómetros).

Entre las concesiones otorgadas en los últimos años ha habido una para un camino de Monkey Point en el Atlántico, á un puerto navegable en el Rama, atravesando el Valle

de Ramaqui. La extensión de terrenos que el Gobierno ha ofrecido donar para esta obra es muy grande; pero el camino no ha sido construido. Segun los términos de la concesión, ésta no tiene vida más que tres años á contar desde Abril de 1901. Hay tambien una concesión conocida con el nombre de "Concesión de Emery", para construir 50 millas de ferrocarril, arrancando de la Laguna de Perlas y siguiendo en dirección á Matagalpa. Una vasta extensión de tierras, llenas de ricas maderas, se ofreció al concesionario.

Recursos agrícolas y mineros.—Los principales productos agrícolas en Nicaragua son cacao, cafe, maíz caña de azúcar, arroz y tabaco. La riqueza de maderas es casi ilimitada. La crianza de ganado está creciendo en importancia.

El país tiene grandes recursos minerales. Hay vastas regiones en que se encuentra el oro, y se espera que con las concesiones hechas recientemente se abaratará el costo de los transportes á la costa del Pacífico. Hay un sindicato americano domiciliado en Pittsburg, que tiene el privilegio por veinticinco años de explorar y denunciar minas en los Departmentos del Cabo de Gracias á Dios, Segovia y Jinotepe. Se cree que esta concesión dará por resultado grandes trabajos á lo largo del Río Coco, y abrirá un gran porvenir comercial á la región del Este de Nicaragua.

El Gobierno de esta República está tratando de obtener capital extranjero para el establecimiento de un Banco Nacional, y negociaciones con este objeto están en progreso con algunos capitalistas de Londres y Nueva York. El establecimiento de este Banco ayudaría mucho á las empresas de ferrocarriles de más inmediata importancia.

Como el Gobierno es dueño y administrador de la única línea de ferrocarril que hay en la República, no existe nin-

guna ley general relativa á este ramo. Cada concesión es en sí misma una ley especial.

Es la política del Gobierno no solo hacer grandes concesiones de tierras á los constructores de las vías, sino tambien admitir libres de derechos de aduana y de contribuciones é impuestos nacionales y municipales, el material fijo y rodante de los ferrocarriles, las provisiones, etc. Los capitalistas ingleses que poseen los bonos denominados hipotecarios, hicieron un esfuerzo para comprar la Línea Nacional; pero no lograron su objeto. Un sindicato americano hizo tambien su oferta; pero le fué imposible dar cumplimiento á las condiciones que se exigían. (a.)

COSTA RICA

En Costa Rica los estudios y exploraciones del Ferrocarril Intercontinental siguieron á lo largo de la costa del Pacífico, y á corta distancia de ella, desde Peña Blanca, en la frontera de Nicaragua, hasta Esparta, donde se verifica su conexión con la línea interoceánica. En este trayecto, desde el punto inicial hasta Liberia, se atraviesa una parte que está todavía sin fomentar de la Provincia de Guanacaste. Los descubrimientos mineros que se han hecho en las inmediaciones de Liberia, y el comercio interior que está allí desarrollándose, han dado impulso al proyecto de construir un camino de hierro de Esparta á Liberia y á la Bahía de Cule-

(a.) "El Gobierno de Nicaragua ha arrendado las líneas del Ferrocarril Nacional á Mr. Julio Wirst, súbdito alemán, por el término de diez años á contar desde el 1°. de Enero de 1901, con el privilegio de renovar el arrendamiento á su vencimiento por el mismo término. El arrendatario tiene tambien el derecho de ser preferido para la construcción de cualquier nueva línea que el Gobierno desee.

bra. Este camino formará parte integrante del Ferrocarril Pan-Americano.

Despues de la Segunda Conferencia Internacional, ha continuado Costa Rica en sus trabajos ferroviarios. No falta ahora más que un trozo de 15 millas para que sea completa y contínua la comunicación por ferrocarril entre Puntarenas, en la costa del Pacífico, y Puerto Limón, en la del Atlántico. La construcción más reciente ha sido la del trozo de Santo Domingo á Esparta. La política del Gobierno es establecer pronta y completa comunicación interoceánica por medio de una vía férrea. El trayecto entre Esparta y Puntarenas no está concluido todavía, parte en virtud de las dificultades con que tropieza en ella la ciencia de los ingenieros, y parte en virtud de estarse considerando si sería ó no, preferible cambiar la dirección de la línea, y llevarla, no á Puntarenas, sino al puerto de Titives, que está más al Sud. Esta última ruta constituirá el eslabón más extenso en la sección costarricense de la cadena panamericana.

Interes del Gobierno en favor del presente sistema.— Los ferrocarriles de Costa Rica recorren una longitud de 257 millas (414 kilómetros), y son en su mayor parte de vía angosta (3 pies y 6 pulgadas). Una porción de ese sistema denominada "Ferrocarril al Pacífico", constante de 55 millas, formado por las líneas de San José, la capital, á Santo Domingo, donde hay una interrupción de 15 millas, y de Esparta á Puntarenas, pertenece en propiedad al Gobierno, y está administrada y explorada por él.

Anteriormente el Gobierno era condueño del "Ferrocarril de Costa Rica", que corre desde San José y Alajuela hasta puerto Limón, una distancia de 187 millas (301 kilómetros); pero despues que decidió vender y vendió todas las ac-

ciones y bonos de esta empresa que se hallaban en su poder, el camino quedò en manos enteramente de una compañía inglesa.

El Ferrocarril del Norte que arranca de Puerto Limón y se extiende al traves de una regiòn dedicada al cultivo del banano, hasta llegar á la boca del Río Matina, pertenece en propiedad á una Compañía Americana, denominada "The United Fruit Company", que la administra y explota. El tronco de esta línea mide 65 millas de longitud (105 kilómetros) y está unida con las diversas plantaciones por medio de ramales.

Importantes prolongaciones que están en proyecto.— Ninguna concesión para ferrocarriles no construidos estaba otorgada en Costa Rica, á principios del corriente año; pero había varios proyectos que estaban en estudio.

Uno era el de una línea desde el presente punto terminal del Ferrocarril del Norte, sobre el Río Matina, á otro punto sobre el Río Frio y á San Carlos, sobre el Lago de Nicaragua.

Otro era el de otra línea hácia el Atlántico, desde el Río Jiménez y San Cárlos, recorriendo una distancia de 100 millas ó sean 160 kilómetros.

Otro, en fin, era de un ferrocarril, en el lado del Pacífico, desde El Muelle del Estero hasta la Bahía de Culebra, que será una línea transversal de 80 millas de largo, ó 111 kilómetros.

Un proyecto que promete dar buenos é inmediatos resultados es el de una línea desde Zent en el Ferrocarril del Norte, hasta Bocas del Toro, en la República de Panamá, atravesando la parte Sudeste del país. Con este ferrocarril se desenvolvería considerablemente la agricultura de aquel vasto y fértil territorio, abriéndose grandes oportunidades para

el comercio. Los que solicitan esta concesión están identificados en intereses con la compañía, "The United Fruit Company", de que se ha hecho referencia. Los planos han sido sometidos al Gobierno y segun las noticias que tiene el Comisionado que suscribe hay grande probalidad de que sean aprobados.

Cambio propuesto en la ruta panamericana.—Las dificultades más graves de ingeniería con que se tropezó para el trazado del Ferrocarril Intercontinental al atravesar á Costa Rica, se encontraron en la región recorrida por la Línea Interoceánica, á lo largo de la Cordillera, en el lado del Pacífico. Allí se hallaron numerosos obstáculos, que haría muy considerable el costo de la construcción, mientras que por otra parte. no puede alimentarse la esperanza de que los recursos de aquella sección del país se desenvuelvan de manera que justifiquen ó compensen tan grandes desembolsos. Esta circunstancia determinó la proposición de cambiar enteramente el trazado, y llevarlo, por el lado del Atlántico; pero hasta la fecha no se han completado las exploraciones y estudios técnicos que son necesarios para determinar la nueva vía. Los reconocimientos practicados hasta ahora, en aquel punto, por diferentes ingenieros, han demostrado, por un lado, que no se encontrarán serias dificultades para ejecutar la obra, y por otro, que el territorio que ha de atravesarse es de gran riqueza agrícola y ofrece además, grandes ventajas para la crianza de ganado. La construcción del Canal asegurará un mercado para todos estos productos, y hace que se aumente el favor con que debe considerarse el proyecto.

Costa Rica no tiene una Ley general de ferrocarriles, y ha promulgado solamente sobre este asunto un Reglamento para la explotación de los caminos. Para estimular la construcción de éstos se otorgan exenciones de derechos de

aduana y de otras clases de impuestos y contribuciones. Tambien se conceden auxilios financieros, hasta el grado que lo permiten los recursos del Gobierno. Las líneas existentes han recibido liberalísimas concesiones de tierras. Como el país ha adoptado el patrón de oro, no puede haber dificultad respecto á la base en que deben fijarse los precios de transporte de la carga y los pasajeros. El comercio con los Estados Unidos, tanto de exportación como de importación, está aumentando constantemente.

PANAMÁ

No ha habido tiempo todavía para formular en la República de Panamá una política fija respecto á ferrocarriles. Las nuevas condiciones en que se encuentra el país, favorecen ciertamente los empresas ferrocarrileras, y es de esperarse, por lo tanto, que se promulgue la legislación adecuada á ese objeto. El presente ferrocarril entre Colón y Panamá necesitará mayor desarrollo para hacer frente á las demandas de la construcción del canal, y á las exigencias del comercio internacional, cuando dicho canal esté completo.

Se ha revivido últimamente el proyecto de construir una línea de Chiriqui y David del lado del Pacífico hasta Panamá, la cual línea constituiría parte integrante del Ferrocarril Pan-Americano. Se ha hecho tambien la proposición de construir una vía férrea desde Bocas del Toro hasta el medio de la zona del canal, atravesando una región muy rica en frutas. Esta línea sería la continuación natural de la proyectada en Costa Rica del lado del Atlántico, como se indicó en su lugar.

Segun las noticias del Comisionado que subscribe, todavía no se ha formulado ningun proyecto de vía férrea entre

la línea del canal y el Darién, y de allí al Departamento de Cauca, en la República de Colombia.

AMÉRICA DEL SUD

Es bien conocido que las grandes cordilleras del continente Sud-Americano constituyen una barrera de grande importancia para la construcción de los ferrocarriles. La costa del Atlántico y la del Pacífico han estado por esta causa tan separadas una de otra, especialmente en ciertas localidades, como si estuviesen colocadas en distintos hemisferios, La falta de un sistema continuo de ferrocarriles ha impedido tambien que se utilicen las comunicaciones que podrían establecerse por medio de sus ríos navegables. El aislamiento geográfico en que algunos de los países se encuentran, ha tendido á mantenerlos tambien en cierto grado de aislamiento político y social. Pero aunque los obstáculos con que tropiezan los ferrocarriles son grandes, no puede decirse que sean insuperables, y el momento ha llegado en que se ofrece la oportunidad de vencerlos, y de mejorar en consecuencia las relaciones políticas de los distintos países, asi como tambien de desarrollar debidamente su comercio.

A fin de que se entienda mejor la situación general en que se encuentran el asunto del Ferrocarril Pan-Americano, y el de los ferrocarriles interoceánicos, se ha arreglado esta porción del Informe, de modo que principie con lo que se refiere al extremo Sur del continente, y se siga despues estudiando el asunto, partiendo desde allí hácia el Norte, y subiendo en dirección al Istmo de Panamá, el Mar Caribe, y la costa del Atlántico.

REPÚBLICA ARGENTINA

Basta echar una ligera ojeada al mapa de la América

del Sud para apreciar la importancia del papel que representan la República Argentina, y su sistema ferrocarrilero, en todo lo que se relaciona con el Ferrocarril Pan-Americano y la intercomunicación general de las naciones Sud-Americanas. El sistema ferrocarrilero de la Argentina es con respecto al proyecto panamericano, en la parte del Sud del Nuevo Continente, lo que el sistema ferrocarrilero de México es con respecto el mismo en la parte del Norte. Una vez que las líneas argentinas se extiendan hácia el Norte, el elemento más esencial de toda prolongación ulterior está asegurado.

El sistema actual de la República Argentina desde Buenos Aires hasta Jujuy, media, en 1890, una longitud de 1,000 millas ó 1,610 kilómetros. Pasaron algunos años sin que se adelantase gran cosa en nuevas construcciones. Pero en 1894 los Gobiernos de las Repúblicas Argentina y Bolivia concluyeron una convención, por virtud de la cual el Ferrocarril Central del Norte habría de continuarse desde Jujuy á Tupiza, ú otro punto que se determinase de común acuerdo en la República de Bolivia; y en conformidad con este arreglo, se nombró una comisión mixta, de carácter técnico, que hizo los estudios sobre el terreno. Fue estipulado tambien que la República Argentina costearía la mitad de los gastos de la construcción de la línea que quedase dentro del territorio boliviano. Posteriormente se modificarón todos estos acuerdos por medio de una nueva convención concluida en el mes de Diciembre de 1902, y ratificada y mandada poner en ejecución en Agosto de 1903, por la cual el Gobierno argentino se comprometió á construir la sección boliviana y á administrarla y explotarla, hasta que la República de Bolivia determinase adquirir su propiedad pagando el precio de construcción. El Gobierno argentino tiene la administración y manejo de la línea, no como Gobierno extranjero, sino en las

mismas condiciones y circunstancias, en que las tendría cualquiera empresa privada, respetando debidamente la soberanía de Bolivia. Este arreglo internacional, mediante el cual una nación construye y explota líneas de ferrocarril dentro del territorio de otra, establece un precedente que pudiera ser seguido con provecho en otros casos.

Certeza de la prolongación boliviana.—La convención últimamente mencionada asegura que es cosa cierta, la construcción del eslabón que media en la gran cadena panamericana entre Jujuy y Tupiza, ó sea una distancia de 230 millas, 370 kilómetros. Y este hecho significa mucho más que la simple prolongación del sistema argentino, porque no hay duda de que cuando la línea haya llegado á Tupiza, la prolongación ulterior en el interior de Bolivia se efectuará sin demora. Así es que dentro de pocos años, el fragmento del Ferrocarril Intercontinental desde Buenos Aires hasta el Sud del Lago Titicaca, estará completo. La línea que unirá este camino con la frontera del Perú por el Norte se habrá tambien concluido.

El Congreso argentino ha autorizado la construcción de la línea de la Argentina á Bolivia, y ha proveido los fondos necesarios para la obra. Están ya hechos los estudios definitivos, y la primera concesión, que abraza la sección comprendida entre Jujuy y la Quiaca, donde se encuentra la aduana fronteriza de la República Argentina, que está otorgada. La distancia entre Jujuy y la Quiaca es de 178 millas (286 kilómetros), y la que media entre la Quiaca y Tupiza es de 51 millas (84 kilómetros). Se ha hecho mucho progreso en esta obra, y el día 1°. de Enero de 1904, estaba ya acabada la nivelación hasta pocas millas más alla del Volcán, que está á 24 millas (39 kilómetros) de Jujuy. La mayor parte de los puentes y viaductos entre Jujuy y el Volcán están tam-

bien hechos, y hay un gran trayecto en que se encuentran colocados ya los carriles.

El costo de la línea de Jujuy á Tupiza ha sido calculado aproximadamente en $ 10.000,000 oro. Conforme el contrato, el camino debe estar cancluido hasta La Quiaca, en Octubre de 1904; pero en vista de las dificultades de ingeniería con que se tropieza, y por otras causas, este plazo ha sido prorrogado. La línea ha de tener la misma anchura adoptada para el Ferrocarril Central del Norte, ó sea 1 metro, ó 3 pies y 33/8 pulgadas.

Reanimación del comercio y de las industrias.—La determinación del Gobierno argentino de prolongar su sistema ferrocarrilero, no solo hasta su frontera, sino hasta dentro del territorio boliviano, descansa en razones que son á la vez nacionales y comerciales. El comercio por esta ruta fué en un tiempo muy grande, aunque las cargas todas tenían que ser conducidas á lomo; pero despues ha decaido hasta hacerse casi nulo en la actualidad. En 1882 á 1886, el tráfico entre la Argentina y Bolivia por la Quebrada de Humaguaca llegó á 71,464 toneladas; y en el año de 1882 el valor del tráfico boliviano en tránsito fué estimado en $11.312,000. En 1885 subió este valor á $ 12.022,000. Despues de 1890 el tráfico en tránsito disminuyó hasta el extremo de 1,765 toneladas por año, lo que equivale á un cuadragésimo del total obtenido en el período de actividad de 1882 á 1886. El comercio local tambien disminuyó. La apertura del ferrocarril de Uyuni á Antofagasta, en la costa del Pacífico, en 1888, fué una de las causas que determinaron esta disminución del tráfico.

Mayor amplitud de la zona de cargas.—La zona de cargas para la Argentina es muy amplia todavía; y con las facilidades que ofrecen los ferrocarriles, el comercio de esta zona vendrá á ser probablemente tan importante como lo fué

en 1882 y los años siguientes, hasta 1886. Además de esta consideración que incluye el tráfico europeo respecto á artículos que vienen por mar á Buenos Aires y Rosario, y de allí son llevados por ferrocarril á la parte Norte de la Argentina y á Bolivia, la continuación de la línea ha de ser tambien beneficiosa para la explotación de la riqueza mineral en Jujuy y las provincias adyacentes, incluyéndose en esta riqueza el cobre, el oro, el borax y el petróleo. Toda la parte Norte de la Argentina será beneficiada por este tráfico, puesto que Bolivia ofrece un buen mercado para la harina, el tabaco, el arroz, el alcohol, los vinos y los animales vivos de la Argentina.

Bolivia por su parte hace tambien un comercio considerable en coca, café, lanas y cueros, que se envían á puertos argentinos. El flete de los minerales conducidos á lomo de mulas y otros animales, desde Tupiza hasta Jujuy, es por término medio $ 59 en oro por tonelada, mientras que el transporte desde Jujuy hasta el puerto del Rosario es solamente $ 6, y de Rosario á Europa $ 7.50. El transporte de las mercaderías generales y de los productos agrícolas es más barato, pero siempre resulta muy alto cuando se verifica á lomo. La perspectiva de abaratar los fletes fué un fuerte incentivo para autorizar la construcción de esta línea por la Quebrada de Humahuaca.

Además de la línea troneal en el territorio de Bolivia, hay diversos ramales. Uno de ellos parte del pueblo de Tarija en la parte Sudeste de Bolivia y va á la Quiaca, donde se efectuará su unión con la línea Jujuy-Tupiza. Tarija es el centro de una región agrícola muy rica.

Era de actividad en la construcción de ferrocarriles.

—En 1880 la República Argentina tenía, 1,562 millas (2,516 kilómetros) de caminos de hierro en explotación. Los que se explotaban en Enero 1° de 1904 medían aproximadamente 11,360 millas (18,294 kilómetros); pero las numerosas prolongaciones y los nuevos caminos que están ahora construyéndose, hacen casi imposible y de dudoso valor estadístico ofrecer guarismos exactos.

Durante los últimos años se notó una actividad extraordinaria, lo que sin duda se debió principalmente á las enormes cosechas. De aquí ha resultado que se mejorasen y ampliasen las facilidades de transporte, unas veces proveyendo nuevos puntos terminales, otras veces construyendo ramales y prolongaciones. De allí resultó tambien que se hiciese más fácil obtener el capital necesario para nuevas empresas y que se solicitasen y otorgasen nuevas concesiones. Y como las cosechas este año han sido todavía mayores, encontrándose la República en un período de prosperidad agrícola que no tiene ejemplo, parece indudable que está para efectuarse un progreso análogo en el particular de los ferrocarriles. Su efecto se reflejará, así en el mayor pedido de los carriles de acero y de material rodante, como en el aumento de las importaciones y exportaciones. El interes que excita este movimiento es por lo tanto universal.

Como es llano en su mayor parte el terreno en que se están construyendo los ferrocarriles, la obra es fácil y comparativamente barata. Una gran porción de la carga transportada por estos caminos consiste en trigo, maiz, linaza, lana, cueros y ganado, yendo casi todo á la costa del aceano. Las cargas para el interior del país consisten en mercaderías generales y maquinaria agrícola, mucha de la cual procede de los Estados Unidos.

Los puntos terminales más importantes en la costa del

en 1882 y los años siguientes, hasta 1886. Además de esta consideración que incluye el tráfico europeo respecto á artículos que vienen por mar á Buenos Aires y Rosario, y de allí son llevados por ferrocarril á la parte Norte de la Argentina y á Bolivia, la continuación de la línea ha de ser tambien beneficiosa para la explotación de la riqueza mineral en Jujuy y las provincias adyacentes, incluyéndose en esta riqueza el cobre, el oro, el borax y el petróleo. Toda la parte Norte de la Argentina será beneficiada por este tráfico, puesto que Bolivia ofrece un buen mercado para la harina, el tabaco, el arroz, el alcohol, los vinos y los animales vivos de la Argentina.

Bolivia por su parte hace tambien un comercio considerable en coca, café, lanas y cueros, que se envían á puertos argentinos. El flete de los minerales conducidos á lomo de mulas y otros animales, desde Tupiza hasta Jujuy, es por termino medio $ 59 en oro por tonelada, mientras que el transporte desde Jujuy hasta el puerto del Rosario es solamente $ 6, y de Rosario á Europa $ 7.50. El transporte de las mercaderías generales y de los productos agrícolas es más barato, pero siempre resulta muy alto cuando se verifica á lomo. La perspectiva de abaratar los fletes fué un fuerte incentivo para autorizar la construcción de esta línea por la Quebrada de Humahuaca.

Además de la línea troncal en el territorio de Bolivia, hay diversos ramales. Uno de ellos parte del pueblo de Tarija en la parte Sudeste de Bolivia y va á la Quiaca, donde se efectuará su unión con la línea Jujuy-Tupiza. Tarija es el centro de una región agrícola muy rica.

Era de actividad en la construcción de ferrocarriles.

—En 1880 la República Argentina tenía, 1,562 millas (2,516 kilómetros) de caminos de hierro en explotación. Los que se explotaban en Enero 1º de 1904 medían aproximadamente 11,360 millas (18,294 kilómetros); pero las numerosas prolongaciones y los nuevos caminos que están ahora construyéndose, hacen casi imposible y de dudoso valor estadístico ofrecer guarismos exactos.

Durante los últimos años se notó una actividad extraordinaria, lo que sin duda se debió principalmente á las enormes cosechas. De aquí ha resultado que se mejorasen y ampliasen las facilidades de transporte, unas veces proveyendo nuevos puntos terminales, otras veces construyendo ramales y prolongaciones. De allí resultó tambien que se hiciese más fácil obtener el capital necesario para nuevas empresas y que se solicitasen y otorgasen nuevas concesiones. Y como las cosechas este año han sido todavía mayores, encontrándose la República en un período de prosperidad agrícola que no tiene ejemplo, parece indudable que está para efectuarse un progreso análogo en el particular de los ferrocarriles. Su efecto se reflejará, así en el mayor pedido de los carriles de acero y de material rodante, como en el aumento de las importaciones y exportaciones. El interes que excita este movimiento es por lo tanto universal.

Como es llano en su mayor parte el terreno en que se están construyendo los ferrocarriles, la obra es fácil y comparativamente barata. Una gran porción de la carga transportada por estos caminos consiste en trigo, maiz, linaza, lana, cueros y ganado, yendo casi todo á la costa del aceano. Las cargas para el interior del país consisten en mercaderías generales y maquinaria agrícola, mucha de la cual procede de los Estados Unidos.

Los puntos terminales más importantes en la costa del

oceano son: Bahía Blanca, que es el desembocadero de la vasta región agrícola del Sud; Buenos Aires y La Plata para las pampas centrales; y Rosario y San Nicolás en el Río Paraná, para las secciones del Norte. En todos estos puntos se han hecho por el Gobierno Nacional y á su costa, grandes obras de mejoramiento de los puertos.

Ganancia líquida del capital invertido. — La suma total del capital satisfecho de los ferrocarriles argentinos, tal como está representado por sus acciones y bonos, se calcula en $ 539.000,000, en oro incluyendo en esta suma la de $ 55.000,000, en que están valuadas las líneas de que el Gobierno es propietario. Segun los datos recogidos, correspondientes al año de 1902, el término medio de las ganancias realizadas fue á razón de 3.71 por ciento. En 1901 el tipo de este interes fue 3.59 por ciento en las compañías privadas y 1.11 por ciento en las líneas nacionales. Las estadísticas de 1903 no están todavía compiladas, pero es sabido que durante él, la prosperidad de todas las líneas ha sido más notable que en 1902. (*)

Exceptuando los ferrocarriles del Gobbierno, la mayor parte de las acciones y bonos de las compañías están en manos de copitalistas ingleses; pero en los sistemas de Santa Fe y de algunas de las provincias limítrofes, domina el capital francés. Durante los dos últimos años se ha efectuado la fusión de las líneas inglesas y donde la amalgamación no fue completa, se creó una identidad de intereses. Esta combinación y la prosperidad agrícola, son las causas que han de-

(*) Despues de redactado este informe, se han hecho públicas las estadísticas de 1903. De ellas resulta que el capital total invertido asciende á $ 560.946,206 en oro, y que las ganancias realizadas representan un interes de 4.60 por ciento sobre la dicha cantidad.

terminado la constante alza de las acciones de los ferrocarriles argentinos en el mercado de Londres. Todas las líneas inglesas son de vía ancha, 3 pies 6 pulgadas y forman mucho más de la mitad del sistema total del país. La anchura ordinaria de 4 pies y 8 ½ pulgadas se usa en las provincias de Entre Rios y Corrientes, donde el trayecto que recorren estas líneas es cosa de 1,000 millas. La vía angosta, 3 pies 3. ⅜ pulgadas, es la adoptada para las líneas nacionales, y en algunas de las que pertenecen á compañías privadas.

El Gobierno es dueño de cerca de 1,366 millas de ferrocarril (2,200 kilómetros), que administra y explota. Su administración sirve de modelo para el régimen de las demás líneas, y asegura el buen orden en todas.

La presente política del Gobierno argentino es en este respecto, tomar la iniciativa en la construcción de los caminos y hacerlos por sí mismo, donde quiera que haya una razón de orden nacional ó político que lo justifique, aun en caso de que las ventajas que de momento ofrezcan al capital privado, no sean tal vez de gran bulto. Es de esta manera que el Gobierno está construyendo la línea de Jujuy-Tupiza, y que es dueño y explotador del Ferrocarril Central del Norte desde Tucumán hasta Jujuy, trayecto éste cuya continuación natural hácia Bolivia corresponde exactamente con el trazado del Ferrocarril Pan-Americano.

Evolución de las medidas de carácter nacional respecto á ferrocarriles.—La política ferrocarrilera de la República Argentina, como el Señor Don EMILIO CIVIT, distinguido Ministro de Obras Públicas de aquel Gobierno, tuvo á bien explicar al Comisionado que suscribe, en un Memorandum que se sirvió hacer preparar para él, ha sido á todos respectos una política de evolución.

Los Gobiernos de la Nación y de las Provincias, desde

oceano son: Bahía Blanca, que es el desembocadero de la vasta región agrícola del Sud; Buenos Aires y La Plata para las pampas centrales; y Rosario y San Nicolás en el Río Paraná, para las secciones del Norte. En todos estos puntos se han hecho por el Gobierno Nacional y á su costa, grandes obras de mejoramiento de los puertos.

Ganancia líquida del capital invertido.—La suma total del capital satisfecho de los ferrocarriles argentinos, tal como está representado por sus acciones y bonos, se calcula en $ 539.000,000, en oro incluyendo en esta suma la de $ 55.000,000, en que están valuadas las líneas de que el Gobierno es propietario. Segun los datos recogidos, correspondientes al año de 1902, el término medio de las ganancias realizadas fue á razón de 3.71 por ciento. En 1901 el tipo de este interes fue 3.59 por ciento en las compañías privadas y 1.11 por ciento en las líneas nacionales. Las estadísticas de 1903 no están todavía compiladas, pero es sabido que durante él, la prosperidad de todas las líneas ha sido más notable que en 1902. (*)

Exceptuando los ferrocarriles del Gobbierno, la mayor parte de las acciones y bonos de las compañías están en manos de copitalistas ingleses; pero en los sistemas de Santa Fe y de algunas de las provincias limítrofes, domina el capital francés. Durante los dos últimos años se ha efectuado la fusión de las líneas inglesas y donde la amalgamación no fue completa, se creó una identidad de intereses. Esta combinación y la prosperidad agrícola, son las causas que han de-

(*) Despues de redactado este informe, se han hecho públicas las estadísticas de 1903. De ellas resulta que el capital total invertido asciende á $ 560.946,206 en oro, y que las ganancias realizadas representan un interes de 4.69 por ciento sobre la dicha cantidad.

terminado la constante alza de las acciones de los ferrocarriles argentinos en el mercado de Londres. Todas las líneas inglesas son de vía ancha, 3 pies 6 pulgadas y forman mucho más de la mitad del sistema total del país. La anchura ordinaria de 4 pies y 8 ½ pulgadas se usa en las provincias de Entre Rios y Corrientes, donde el trayecto que recorren estas líneas es cosa de 1,000 millas. La vía angosta, 3 pies 3. ⅜ pulgadas, es la adoptada para las líneas nacionales, y en algunas de las que pertenecen á compañías privadas.

El Gobierno es dueño de cerca de 1,366 millas de ferrocarril (2,200 kilómetros), que administra y explota. Su administración sirve de modelo para el régimen de las demás líneas, y asegura el buen orden en todas.

La presente política del Gobierno argentino es en este respecto, tomar la iniciativa en la construcción de los caminos y hacerlos por sí mismo, donde quiera que haya una razón de orden nacional ó político que lo justifique, aun en caso de que las ventajas que de momento ofrezcan al capital privado, no sean tal vez de gran bulto. Es de esta manera que el Gobierno está construyendo la línea de Jujuy-Tupiza, y que es dueño y explotador del Ferrocarril Central del Norte desde Tucumán hasta Jujuy, trayecto éste cuya continuación natural hácia Bolivia corresponde exactamente con el trazado del Ferrocarril Pan-Americano.

Evolución de las medidas de carácter nacional respecto á ferrocarriles.—La política ferrocarrilera de la República Argentina, como el Señor Don Emilio Civit, distinguido Ministro de Obras Públicas de aquel Gobierno, tuvo á bien explicar al Comisionado que suscribe, en un Memorandum que se sirvió hacer preparar para él, ha sido á todos respectos una política de evolución.

Los Gobiernos de la Nación y de las Provincias, desde

un principio se dieron cuenta que el principal factor para vincular más estrechamente las provincias entre sí y fomentar la explotación de sus riquezas, era la construcción de medios de comunicación adecuados, y con este fin han prestado toda su ayuda para la construcción de ferrocarriles acordándole subvenciones, primas y garantías en efectivo y en tierras, liberación de derechos de introducción á los materiales y artículos destinados á la construcción y explotación de las vías férreas, exención absoluta de otros impuestos, etc. Pero poco á poco muchas personas aprovechando la liberalidad con que eran acordadas las concesiones de ferrocarril, atraidas únicamente por el alto interes que la garantía del Estado ó de las provincias representaba para los capitales que en ellos se invirtieran, solicitaron cantidades de concesiones sin otro fin que el de conseguir esa garantía. Felizmente para la Nación, gran parte de concesiones no pudieron llevarse á cabo debido á la crisis que sobrevino en el año 1890, caducando aquellas y librando así al país de obligaciones, que á haber subsistido, hubieran llegado á producir un desastre financiero que hubiera impedido á la Nación cumplir los compromisos contraidos.

Así mismo el Gobierno se vió rodeado de dificultades para atender debidamente al pago de las garantías devengadas á las empresas que habían cumplido con su contrato de concesión, y para resolverlas en forma equitativa el Gobierno celebró con éstas convenios y arreglos á fin de cancelar las garantías pasadas en forma definitiva y absoluta. Aleccionado por la experiencia y dado el desarrollo adquirido por el país, el Gobierno ya no concede garantías en efectivo á los ferrocarriles, y únicamente sigue fomentando su construc-

ción acordándoles exoneraciones de impuestos y libre introducción de materiales por un determinado tiempo, y únicamente en casos excepcionales cuando se trata de líneas férreas en regiones aun poco pobladas, como en los territorios nacionales, les acuerda primas en efectivo ó en terrenos.

La ayuda de los Gobiernos Nacionales y Provinciales comprende tres épocas:

Primera época. El Gobierno acuerda garantías de interes sobre el capital invertido; la cesión gratuita de los terrenos que la línea y construcciones anexas ocupan, además de una determinada superficie de terreno á lo largo de la vía para fines de colonizaciòn, exoneración de derechos de aduana y de toda otra clase de impuestos ó gravámenes.

Segunda época. El Gobierno concede garantías de interes sobre el capital, exención de impuestos y cesión gratuita de los terrenos fiscales que cruza la vía.

Tercera época. (época actual). El Gobierno concede solamente exoneración de impuestos y de derechos de Aduana por tiempo determinado y los terrenos baldíos que la línea ocupe.

Principios que prevalecen en las concesiones.—Los principios de la política ferrocarrilera de la República están declarados en la Ley de Ferrocarriles de 1891. La acción del Gobierno y su inspección superior, en todo lo relativo á las tarifas para el transporte de pasajeros y cargas, y en general respecto á todas las operaciones de las empresas, son aun más estrictas que las vigentes en los Estados Unidos de America, establecidas para la ley que rige el comercio entre los Estados. El punto cardinal de la legislación argentina respecto á concesiones, es que ellas han de ser otorgadas por el Congreso Nacional cuando se trata de líneas nuevas que han de pasar de una provincia á otra, ó cuando se quiere

efectuar cualquier cambio ó alteración en los caminos de esta clase que existen actualmente. Cuando por parte del Gobierno se ha contraido la obligación de garantizar un interes, se entenderá cumplido este compromiso cuando se entregue á las Compañías la suma necesaria para cumpletar la ganancia garantizada, computando para ello como ingresos líquidos el exceso de los ingresos generales de la línea explotada sobre el costo de explotación reconocido en la contrata. Las concesiones caducan cuando el contrato no se formaliza dentro de un año á contar desde la promulgación de la ley que autorizó su celebración, ó cuando los trabajos no empiezan dentro del período especificado en la ley que las otorgó. Todas las Compañías de ferrocarriles están obligadas á tener un representante en la capital de la República, autorizado con plenos poderes para cumplir con las obligaciones de la ley y las condiciones de la concesión.

En la concesión que el Congreso en su última sesión ha otorgado para una línea entre el puerto del Rosario en el Rio de la Plata, y el de Belgrano en Bahía Blanca, está estipulado que las tarifas para el transporte de cargas y pasajeros las fijará el Gobierno, cuando quiera que el producto bruto de la línea exceda el 14 por ciento del capital. La importancia de dicho capital ha de determinarse por acuerdo al abrirse la línea al público, teniendo en cuenta el costo de construcción. El capital no puede aumentarse sin el consentimiento del Gobierno. Los materiales para la construcción de este ferro-carril pueden ser importados libres de derechos, si no se producen en el país Esta exención de derechos durará veinte años. Por el mismo tiempo estará libre la línea de todo impuesto nacional.

Base en que descansan las construcciones hechas por el Gobierno.—Para que el Gobierno tome sobre sí la construc-

ción por su propia cuenta de algun ferrocarril, se necesita que el Congreso haya dictado una ley autorizando al Ejecutivo para emprender la obra, y fijando el costo de la misma, Así se hizo en el caso de la línea Jujuy-Tupiza; y así se ha hecho tambien en otros casos. Se autorizó al Ejecutivo para emplear en trabajos ferrocarrileros la suma de $ 15.230,000 en moneda corriente argentina, y para expedir bonos ú obligaciones por el valor de los ferrocarriles poseidos por la nación, fijando el interes y la amortización. Este dinero fue destinado exclusivamente á la construcción de los ferrocarriles que la ley prescribió. La Nación garantizó tambien las obligaciones creadas al construir las líneas, y comprometió al pago del interes y de la amortización la totalidad de las rentas públicas como garantía fiduciaria, en caso de que las ganancias líquidas del ferrocarril no fuesen suficientes.

CHILE

La construcción de ferrocarriles ha sido uno de los rasgos distintivos de la política nacional de Chile, desde el tiempo en que un americano llamado WILLIAM WHEELWRIGHT, de Massachusetts, propuso reunir por un ferrocarril el puerto de Valparaíso con Santiago, la capital de la República, y logró principiar la construcción de la línea, despues de haber vencido multitud de obstáculos. Esto fue en el decenio de 1840 á 1850.

Un gran progreso se ha hecho en esto durante el año pasado, por virtud de las medidas adoptadas para unir á Valparaíso en el Pacífico con Buenos Aires en el Atlántico, atravesando al efecto con un túnel la Cordillara de los Andes. Esta ruta, conocida con el nombre de Paso de Uspallata, será prácticamente una prolongación del sistema original. Su

importancia inmediata, en lo que se refiere á la vía intercontinental, consiste en que cuando los ferrocarriles de Chile estén unidos con los de la Argentina, se habrá efectuado una conexión completa y continua con las líneas de esta última nación que se extienden hácia el Norte.

La ley que asegura la construcción de esta línea transandina fue el resultado de más de treinta años de agitación. El camino de hierro que en su cumplimiento se construya, será el primero que cruce el continente sud-americano. Las líneas argentinas se han prolongado por vía de Mendoza hácia el Oeste hasta llegar al límite con Chile en la Cumbre, pasando por el puente de Inca á las Cuevas. Las líneas chilenas han llegado por otro lado hasta ciertas alturas de los Andes; pero la cima de éstos no ha sido alcanzada. El espacio intermedio entre los extremos de las dos líneas no mide más que 29 millas (47 kilómetros), pero las dificultades de ingeniería que hay que vencer para salvarlas son numerosas y de considerable gravedad. Diversas Comisiones, compuestas de ingenieros y personas científicas, han estudiado el asunto bajo los auspicios del Gobierno de Chile, y de sus trabajos ha resultado últimamente el proyecto de atravesar la Cordillera por medio de una serie de túneles, el mayor de los cuales será la forma espiral. En la Cumbre la altura es de 12,800 pies (3, 900 metros). El tráfico se efectúa hoy por medio de mulas, y solo durante seis meses del año. El camino de hierro, tal como lo han trazado los ingenieros, cruza la Cumbre de la Cordillera por medio de túneles construidos en la parte más alta.

Ley dictada para la línea transandina.—En Febrero de 1903 el Congreso de Chile dictó una ley autorizando al

Presidente de la Repnblica para contratar la construcción de un camino de hierro, de 1 metro de anchura (3 pies 3 3/8 pulgadas), desde el pueblo de Los Andes hasta la cima de la cordillera. Por esta ley se declararon de utilidad pública, el camino de Valparaíso á Santiago, y el de Santiago á Salto del Soldado, que está más allá del pueblo citado de los Andes. Se concediò tambien la garantía, por el término de veinte años, del interes del 5 por ciento al año, sobre una cantidad que no exceda de £ 1.500,000 á £ 7.500,000. Para el pago de esta garantía se dividió la línea en tres secciones, determinadas en proporción á su costo, segun el presupuesto. El Presidente de la República está autorizado para otorgar la contrata mediante licitación, y para adoptar todas las medidas que sean necesarias para llevar á cabo el contrato, despues de concluido, incluyendo en esto el modo y forma del pago de la garantía. Las facultades concedidas al Gobierno respecto de este camino permanecerán en fuerza hasta el 28 de Febrero de 1905.

En conformidad con lo dispuesto por esta ley, el Ministro de Industria y Obras Públicas preparó los presupuestos de la obra, y un plano explicativo de sus detalles. Los terminos de la contrata están ya formulados específicamente, y ha llegado por lo tanto la oportunidad de presentar las propuestas, para que el Gobierno las examine y decida lo que corresponda. El Comisionado que suscribe tiene conocimiento de que se ha nombrado á un ingeniero competente, que visitará algunos paises de Europa y los Estados Unidos de America, en interes de la licitación.

Se calcula que el tiempo requerido para completar el Ferrocarril Transandino, una de las obras más importantes que la América del Sud tiene entre manos, será de tres á cinco años. Con su ejecución se realizarán aspiraciones muy

acariciadas de los pueblos de Chile y de la República Argentina, y para ciertos efectos podrá decirse que la Cordillera de los Andes ha dejado de existir. Hay varias causas, así comerciales, como industriales, que concurren para hacer buena esta empresa, considerada comercialmente. Hay la perspectiva de una gran ganancia en el negocio de transportar ganado de Chile á la República Argentina, que hoy se hace por los caminos ordinarios, solo en seis meses del año. El ganado chileno es llevado á las pampas de la República Argentina, donde abundan excelentes pastos, y cuando los animales están sebados se les trae de nuevo á Chile. Cuando este transporte de ida y vuelta pueda efectuarse en ferrocarril, la industria pecuaria recibirá un grande beneficio.

El tráfico de pasajeros promete tambien producir grandes utilidades. Hay en la costa del Pacífico muchas colonias europeas, compuestas principalmente de italianos, franceses y alemanes, y el movimiento para Europa y viceversa es, casi puede decirse, constante. En las presentes circunstancias los viajes han de hacerse de Mayo á Noviembre, si no se quiere sufragar el gasto adicional de un viaje por mar por el Estrecho de Magallanes á Montevideo. Cuando haya directa comunicación por ferrocarril entre Valparaíso y Buenos Aires el viaje se efectuará en dos días.

Preferencia dada á la línea longitudinal.—Un principio establecido en la política ferrocarrilera de Chile es el rechazamiento de la teoría de que en los países en que se encuentren en la costa, el único medio prácticable de construir ferrocarriles es hacerlos transversalmente, porque las necesidades del comercio y del transporte de pasajeros se satisfacen ampliamente por los medios establecidos de transporte marítimo. Aunque Chile es el más angosto de todos los países sud americanos cuya frente dá al oceano, puesto que su mayor

anchura no pasa De 102 millas; y aunque tiene 2,700 millas de costa, su Gobierno ha estado siempre por el proyecto de un ferrocarril longitudinal que una su extremo más al Norte con el que se encuentra más al Sud. Los resultados de esta política se ven realizados en el corto número de tramos no concluidos en la línea entre Puerto Montt, á la cabeza del Golfo de Ancud, y Santiago, y en los pocos eslabones que faltan en la cadena de Santiago, á Pisagua en el Norte. Estos huecos se van llenando poco á poco, y la existencia de una línea contínua en toda la longitud del país, es solo cuestión de pocos años.

No es imposible concebir el tiempo en que el desarrollo de los recursos internos, en combinación con razones de Estado, hagan practicable la extensión de la línea al Sur de Puerto Montt, llevando hasta Puntarenas en el Estrecho de Magallanes. La explotación de los inmensos bosques de las provincias del Sud, como Arauco, Coutin, Valdivia y Llanquihue ha empezado ya, y no hay duda de que recibirá grande impulso con la mayor facilidad de los transportes.

El Gobierno como propietario.—El principio de que el Gobierno sea el propietario de los ferrocarriles existe en Chile en mayor grado que en los demás países de Sud América Hay líneas pertenenecientes á compañías privadas en los distritos del centro y del Sud, y en los campos de nitrato de Tarapacá; pero el único sistema general que no está bajo el dominio del Gobierno es el del Norte entre el puerto de Antofagasta y la ciudad de Oruro. Esta línea atraviesa 285 millas (442 kilómetros) de territorio chileno. La mayor parte del capital de esta Compañía está en manos de súbditos de la Gran Bretaña. Este camino es de vía angosta y la distancia entre sus carriles, una de las menores que hay en el mundo, es solamente de 2 pies y 6 pulgadas.

La iniciativa en la construcción de ferrocorriles ha correspondido casi siempre al Estado, que principia haciendo, por medio de su Ministerio de Industria y Obras Públicas, estudios muy prolijos sobre el terreno. Mucha importancia se ha dado con razón al plan colosal de obras públicas que el Gobierno sometió recientemente al Congreso. Para llevarlo á cabo se necesitan $ 256.000,000 en la moneda del país, ó aproximadamente $ 93.000,000 en oro, que han de invertirse en la construcción de ferrocarriles, puertos y otras obras públicas. De la suma total mencionada, poco menos de la mitad se dedicará á ferrocarriles, que en su mayor parte son en sentido longitudinal. El Gobierno propone que las obras se distribuyan en un período de quince años y que los pagos se hagan con bonos del Tesoro con un interes de 5 por ciento anual. Se recomienda que el primer plazo se pague en 1905, y que la cuota dedicada á ferrocarriles en el período inicial sea de $ 19.000,000,

Este vasto proyecto dá una idea muy completa de la política progresiva bien definida que con respecto á ferrocarriles prevalece en Chile.

Sumario de la obra en progreso.—El Comisionado que suscribe debe á la cortesía del Ministerio de Industria y Obras Públicas, un resúmen de la situacion ferrocarrilera á principios del presente año. De él aparece que el Gobierno tenía entonces en explotación 1,415 millas (2,278 kilómetros); que estaban construyéndose 160 millas (257 kilómetros); que se encontraban en estudios para formular los proyectos definitivos 291 millas (452 kilómetros); que estaban estudiándose de un modo general 1,045 millas (1,682 kilómetros); y que había en proyecto para estudiar 1,127 millas (1,815 kilómetros).

En la misma fecha, y en manos de Compañías privadas estaban en explotación, 1,405 millas (2,263 kilómetros); en construcción, 67 millas (108 kilómetros); en estudio general, 28 millas (45 kilómetros); en simple proyecto para ser estudiadas, 724 millas (1,166 kilómetros.

En los tres grandes sistemas generales, á saber: el longitudinal, el formado por los ramales que van en dirección á la Cordillera, y el de los ramales que corren hácia el mar, resulta lo que sigue. En el longitudinal hay en explotación 944 millas (1,520 kilómetros); en construcción, 83 millas (134 kilómetros); en estudio definitivo, 77 millas (124 kilómetros); en estudio general, 662 millas (1,065,5 kilómetros); para ser estudiadas 417 millas (671 kilómetros).

En los ramales que salen de este tronco y van en dirección á la Cordillera había en explotación, 500 millas (805 kilómetros); en construcción 13 millas (21 kilómetros); en estudio definitivo, 83 millas (134.5 kilómetros); en estudio general, 181 millas (291 kilòmetros); y para ser estudiadas, 707 millas (1,139 kilómetros).

En los ramales que salen del tronco en dirección al mar, había en explotación 1,473 millas (2,372 kilómetros); en construcción. 130 millas (209.5 kilómetros); en estudio definitivo, 121 millas (195 kilómetros); en estudio general, 230 millas (371 kilómetros), y para ser estudiadas, 727 millas (1,171 kilómetros).

De este sumario general resulta que hay por todo: en explotación, 1,820 millas (2,697 kilómetros); en construcción, 227 millas (365 kilómetros); en estudio definitivo, 291 millas (452 kilómetros); en estudio general, 1,073 millas (1,727 kilómetros); y en simple proyecto para ser estudiadas, 1,851 millas (2,981 kilómetros).

El ancho en la vía de los ferrocarriles chilenos varía

entre 5 pies 6 pulgadas (1.68 metros), y 1 metro, ó sea 3 pies 3 $\frac{3}{8}$ pulgadas. Una porción de ellos tiene la anchura típica de 4 pies 8 y $\frac{1}{2}$ pulgadas (1.45 metros).

Líneas longitudinal y ramales.—La importancia que se ha dado al sistema longitudinal aparece claramente de las numerosas determinaciones del Congreso respecto á exploraciones y estudios, cuya práctica realización se está efectuando en el día, y de los cálculos y presupuestos hechos y de las medidas recomendadas al Ejecutivo. Aparece tambien de diversos memoriales de representantes de la industria minera.

Como se verá por los datos suministrados al Comisionado que suscribe por el Ministerio de industria y Obras Públicas de la República de Chile, el camino longitudinal está considerado como un tronco, de donde se desprenden dos ramas laterales: una parte la cordillera, y otra parte la orilla del mar. Dentro de pocos años habrá tambien, según se cree, una segunda línea transandina, que arrancará de Copiapó e irá á reunirse con los ferrocarriles del Norte de la República Argentina cuyo centro está en Tucumán. Este proyecto no es nuevo. Fué el formulado por el americano WILLIAM WHEELRIGHT, que fué el que, como se ha dicho, ideó el ferrocarril de Valparaíso á Santiago. El tambien construyó el que existe actualmente en Copiapó, y fué el primero abierto al público, no solo en Chile, sino en toda la America del Sud. Eso aceció en 1851, verificándose el primer viaje el día de Natividad. Muchos reconocimientos se han hecho por diferentes ingenieros en la región que média entre Copiapó y varios puntos de los Andes, y de ellos ha resultado que la ruta es relativamente fácil, pues los pasos de las montañas están abiertos, y presentan pocos obstáculos. El proyecto está aprobado por el Gobierno; pero se ha hecho poco para ponerlo en práctica. Recientemente ha sido revivido y está hoy en con-

diciones que parecen asegurar el éxito. Se cree que las antiguas minas de oro y plata que dieron tanta fama á esta región pueden ser explotadas de nuevo. Por lo que hace á la producción del cobre, que hoy llega á 32,000 toneladas por año, nadie duda que será aumentada.

Aumento del comercio del nitrato.—La realización del plan de una línea contínua longitudinal, partiendo de Santiago, en dirección al Norte, implica que se llegará por ella á Iquique en Tarapacá, donde hay ahora un ferrocarril que atraviesa los depòsitos de nitrato y llega hasta Pisagua.

Como quiera que todo el nitrato que necesita el mundo procede principalmente de Tarapacá, y que esta demanda aumenta constantemente, será bueno decir una palabra acerca de esta industria, que promete suministrar carga para los ferrocarriles por más de un cuarto de siglo.

Todo lo ralativo á este asunto ha sido estudiado a fondo por el señor Don FRANCISCO VALDEZ VERGARA, que es autoridad reconocida en el particular. Segun el termino medio del aumento cada cinco años ha sido como sigue- de 1845 á 1864, de 47 por ciento; de 1865 á 1884, de 65 por ciento; y de 1885 á 1903 de 33.8 por ciento.

Sin contar lo que el Gobierno percibe, en el concepto de alquileres de las tierras que le pertenecen, el nitrato ha producido en los últimos 24 años una renta de $ 273.032,349 en oro, que puede llegar en los próximos 20 años á $ 435.876,644 en oro.

Se estima, además, que hay ahora en terrenos de propiedad privada por lo menos 35,000,000 de toneladas de nitrato, y que en las tierras pertenecientes al Gobierno existe una reserva de 30.000,000 de toneladas. No empezará á notarse ningun agotamiento de esta riqueza, sino de aquí á veinte años, cuando se hayan sacado 35.000,000 de toneladas. La in-

dustria del nitrato contribuye ahora con 76.4 por ciento al total de las exportaciones de Chile, y la explotación de estos depósitos envuelve un gasto de cerca de $ 11.000,000, en mercancías generales y productos agrícolas. El Gobierno recibe de este negocio $ 7.702,000 en oro, por razòn de derechos de exportación, y $ 3.560,000 en oro, indirectamente, como derechos de importación.

Condiciones para las concesiones.—Como quiera que el Gobierno es el que ha iniciado y llevado á cabo las más importantes empresas ferrocarrileras en Chile, no hay ninguna Ley general que se refiera á subvenciones, concesiones de tierras y exenciones de derechos de aduana y otros impuestos. La política del Gobierno está, sin embargo, bien indicada en la ley de que ya se ha hecho mérito, respecto á la línea transandina, y en la garantía de interes que en dicha ley se concede. Cuando este método no se sigue y es el Estado el que construye el ferrocarril, el dinero sale de la Tesorería Nacional.

Cuando un ferrocarril lo construyen empresas privadas, cada concesión contiene las disposiciones especiales en que se ha convenido, resultando así que hay un contrato perfecto entre el Estado y el concesionario.

Cuando la línea es de reconocida utilidad pública, se concede en algunos casos la garantía de un interes que nunca pasa de un 5 por ciento sobre el capital invertido, y á veces de un tanto por kilómetro.

La tarifa de precios de transporte de pasajeros y cargas ha de ser aprobada por el Ejecutivo, y los precios no pueden ser nunca menores que los establecidos en los ferrocarriles del Gobierno.

Los construidos por compañías privadas están sujetos

á los principios de derecho que rigen en materias de contratos para el transporte de mercaderías y viajeros, y á las dispociones del Código del Comercio.

BOLIVIA

Política del Señor Presidente Pando.—Nada puede mostrar tan claramente que la ruta panamericana se considera en Bolivia como parte del sistema nacional, y que como á tal se le concede marcada preferencia, como el Mensaje que el Señor Presidente de la República, General Don José Manuel Pando, dirigió al Congreso de su nación el 27 de Diciembre de 1903, en que dice lo siguiente:

"Si, como es de esperar, se perfecciona y se lleva á la práctica, el tratado con el Brasil, ha de contar la Nación con la suma proveniente de la indemnización estipulada, que debe aplicarse en la construcción de vías férreas. (a.) Para ese caso, y cumpliendo el deber que tiene el mandatario de dar cuenta de sus actos y de manifestar sus propósitos con el fin de recoger las opiniones de sus mandantes, permitidme exponer, de un modo breve, mi pensamiento, en lo referente á las obras cuya realización anhelamos todos los ciudadanos de la República.

"Necesitamos instalar líneas férreas, en la mayor extensión posible de nuestro territorio, consultando la probabilidad de asegurar, con los rendimientos alcanzados el interes de los capitales invertidos, la necesidad de aproximar, entre

(a.) En la fecha en que esto se imprime, el tratado de que aquí se habla ha sido promulgado como ley de las dos Repúblicas. Su texto fue publicado en el número de Marzo de este Boletin, página-- y siguientes.

sí, á los distintos centros de población, para fomentar la unidad nacional y dar impulso al comercio interno y á las industrias locales, y en fin, la conveniencia de abrir paso por distintas vías á nuestra comunicación internacional.

"Con estas ideas en vista, es claro que las primeras líneas por construir, serían la de La Paz á Oruro, la de Oruro á Cochabamba, la de Uyuni á Tupiza y la que ligue á estas plazas con la muy importante de Potosí.

"El ferrocarril de Uyuni á Tupiza, importaría completar la red de caminos internacionales que formarán el gran sistema intercontinental propuesto por los Estados Unidos de la América del Norte.

"Y como el Gobierno argentino construye actualmente la prolongación del Centro Norte á Tupiza, la linea que se construya de Uyuni, completaría esa obra, dándonos salida al Atlántico, con gran provecho para los pueblos del Sud.

"Otras líneas de vital importancia y cuya realización debe procurarse, son las del Paraguay á Santa Cruz, de Cochakamba al Chimoré y de La Paz, al Beni.

"El plan que propondría para efectuar estos proyectos sería el siguiente:

"Enviar una comisión para que se ponga en contacto con las casas más sólidas y bien establecidas de Europa y los Estados Unidos, qùe se ocupan en construcciones de líneas férreas, y obtener que con la entrega que Bolivia les haría de sus fondos, se comprometan á proporcionar el capital adicional, mediante un interes fijo y la amortización correspondiente. Este capital sería garantizado por todas las líneas construidas y sus rendimientos, y además las rentas nacionales, en caso de deficiencia. Todo ello con estudios previos y presupuestos bien calculados.

"La administración general de las líneas se entrega-

ría á la casa constructora, reservándose el Gobierno la inmediata supervigilancia y la intervención necesaria para proteger sus intereses.

"Hecha la combinación para extender las líneas principales y teniendo la compañía constructora la suficiente capacidad financiera, no sería difícil realizar la construcción de otras, tales comò las ya enumeradas del Paraguay á Santa Cruz y de Cochabamba al Chimoré, así como las de La Quiaca á Tarija, de Potosí á Sucre, y de La Paz al Beni, por Yungas".

Con la ratificación del tratado con el Brasil queda en manos del Señor Presidente PANDO llevar á cabo la política expresada en los anteriores párrafos; y Bolivia contará con un capital en efectivo de $ 10.000,000, con que emprender la continuación de ferrocarriles. La posesión de esa suma servirá además, sin duda, como base para obtener las demás que se necesiten, bien sea empeñando el crédito de la Nación, bien invocando la cooperación del capital privado. El tratado prevee que este dinero se pague el primer plazo de $ 1.000,000, á los tres meses de la fecha del canje de ratificaciones, y el de $ 9.000,000 el 31 de marzo de 1905. En muchos años nada se ha hecho tan importante como este arreglo internacional, y la declaración de la política del Gobierno de Bolivia contenida en el Mensaje antes citado.

La Gran importancia de las secciones panamericanas. —Se observará que el Señor Presidente PANDO se refiere con particular insistencia á las líneas entre La Paz y Oruro, entre Uyuni y Tupiza, que completarán la sección boliviana del Ferrocarril Pan-Americano.

El siguiente sumario de los trabajos de ferrocarriles ejecutados y en proyecto, en la República de Bolivia, que el Señor T. CLIVE SHEPPERD, activo y competente Director de

Obras Públicas, se sirvió preparar para el comisionado que suscribe, ofrece datos interesantes.

Puno es el término de la línea de Mollendo, Arequipa y Puno, explotada por una compañía peruana. La anchura de su vía es 4 pies, 8 ½ pulgadas.

De Juliaca, cerca de Puno, la línea continúa al Norte hácia Cuzco; pero está concluida solamente hasta Sicuaní.

Puno á Guaqui (110 millas, ó 179 kilómetros). Navegación por el lago Titicaca, explotada por una compañía peruana.

Guaqui á Viacha (40 millas, ó 65 kilómetros). Línea, cuya vía solo tiene un metro de anchura, explotado por el Gobierno de Bolivia. Distancia entre Viacha y Alto de La Paz (14 millas ó 22 kilómetros).

Viacha á Oruro (128 millas, ó 206 kilómetros). Línea en proyecto, con vía de un metro de anchura.

Oruro á Uyuni (195 millas ó 314 kilómetros). Línea cuya vía mide 2 pies y 6 pulgadas de anchura (75 centímetros). Esta línea pertenece á la compañía del ferrocarril boliviano á Antofagasta (Chile), y está explotada por ella. Hay el proyecto de que el Gobierno adquiera este trayecto y aumente su anchura hasta completar un metro. Uyuni á Tupiza (147.5 millas, ó 236 kilómetros). No se ha estudiado todavía.

La distancia entre Uyuni y Tupiza, tal como se calcula generalmente, no es tan grande como la que acaba de indicarse. Los ingenieros argentinos que hicieron los estudios preliminares, y la comisión que practicó los reconocimientos para el Ferrocarril Pan-Americano, estimaron esta distancia en 125 ó 130 millas. Para construir esta línea hay

que vencer dificultades sérias; pero sus ventajas serán muy grandes, porque en ella se atraviesa un territorio sumamente rico en minas, la mayor parte de las cuales han sido abandonadas por la dificultad de las comunicaciones. Todos los transportes tienen que hacerse ahora á lomo de mulas y otros animales, con un costo entre Tupiza y Uyuni de $ 24 en oro por tonelada. Abaratándose los fletes se abrirá una era de notable prosperidad en toda aquella parte del país.

Las principales minas á que llegará el ferrocarril cuando esté terminado, son las de Tacna, Chorolque, Quechisla, Aramayo, Tatusi y Guadalupe.

Despues de la Segunda Conferencia Internacional se ha efectuado algun progreso en lo que respecta al Ferrocarril Pan-Americano. La ciudad de La Paz, capital de la Republica, ha sido reunida por ferrocarril con el Puerto de Guaqui, cabeza de la navegación del Lago Titicaca. El camino fue construido por una compañía peruana, pero después fue adquirido por el Gobierno de Bolivia que lo administra y explota. La hipoteca que gravaba esta línea se está pagando gradualmente.

Proyectos en estudio y concesiones otorgadas.—Al presente no hay en Bolivia más que una sola concesión de ferrocarril que esté en fuerza, y es la de la línea conocida con el nombre de "La Africana", que está hoy en manos de capitalistas franceses y belgas. La línea proyectada va de Santa Cruz al Rio Paraguay, pasando por el Chaco, que es una región tropical agrícola. A la compañía se le hicieron grandes concesiones de terrenos públicos, con objeto de inducirla á traer colonos. Se dispuso tambien que se le pagase de la Tesorería Nacional una subvención cuando se completasen los primeros 200 kilómetros. Se han hecho ya los estudios preliminares, y los ingenieros de la compañía estuvieron re-

conociendo el terreno en el verano y el otoño de 1903; pero no se ha adelantado todavía gran cosa, y no hay mucha esperanza de que comience pronto la construcción. La Compañía concesionaria tiene tambien el privilegio de construir un puerto y un canal en Bahía Negra, donde se verifica la confluencia del Río San Rafael con el Paraguay y que será el término de la línea.

Otros proyectos se han formado para la prolongación de las líneas del sistema argentino, desde el Lago Ledesma hasta Orán, y de allí al interior de Bolivia vía de Yacuiva. La distancia de Santa Cruz á la frontera Argentina es de 300 millas (500 kilómetros). Está tambien formulado el plan de una ó várias líneas que atraviesen el Chaco de Tarija á las provincias de Azero y Cordillera, para irse á reunir con el ferrocarril de Bahía Negra. No hay, sin embargo, probabilidad aparente de que estos proyectos tengan pronta realización.

Una empresa que ha recibido apoyo es la de construir un ferrocarril que salga de La Paz y vaya hasta Tacna, atravesando los terrenos minerales abundantes en cobre, llamados de Corocoro. Desde Tacna hasta Arica en el Pacífico, hay ya un camino de hierro en explotación. En la actualidad se verifica un gran tráfico á lomo de animales sobre la ruta proyectada desde La Paz hasta Tacna. El Gobierno de Bolivia no ha otorgado todavía ninguna concesiòn, pues ni si quiera están concluidos los estudios definitivos de este camino.

Desenvolvimiento de la región de la goma elástica.— Los planes que se han formado para reunir el corazón de Bolivia con su territorio tropical, y que prometen realizarse pronto, comprenden la construcción de un ferrocarril que salga de La Paz y vaya hasta Yungas, que es el centro de la producción de la coca y otros productos tropicales, incluyen-

do preciosísimas maderas de construcción y de otras clases. Por medio de este camino será fácil alcanzar las aguas navegables del Río Beni, con la cual la capital de la República quedará en comunicación directa y fácil con la región de la goma elástica, y con la Aduana y Puerto de Villa Bella. Este ferrocarril será eléctrico y utilizará la potencia hidráulica del Río Unduavi. Segun el presupuesto de esta obra, una sección de la vía, solo de 78 millas (125 kilómetros) costará $ 2.500,000. La otra sección que es de 31 millas (50 kilómetros) costará $ 750,000. El costo total será $ 3.250,000. El Gobierno ha hecho estudiar cuidadosamente esa ruta, y están ya hechos los planes de detalle. El proyecto entra de lleno en el plan á que se refiere el tratado últimamente celebrado con el Brasil, y es de presumir que el fondo de indemnización que por él se concede se aplicará á la ejecución de esta obra, conjuntamente con la de otros planes de ferrocarriles eléctricos, como el que corre entre las alturas de La Paz, que es ahora el término del Ferrocarril del Lago Titicaca y la Capital de la República. Las dificultades y el costo de la construcción de una vía férrea en estas localidades hacen imposible toda idea de emplear locomotoras de vapor para salvar la distancia entre las alturas y la base del valle en que se levanta la capital.

Las minas son la base del crecimiento de los ferrocarriles de Bolivia.—El fundamento del desenvolvimiento ferrocarrilero en Bolivia depende de sus recursos minerales; y esto es particularmente cierto entre los trayectos que median entre Uyuni y Tupiza, y entre Viacha y Oruro, que son los eslabones que faltan por estudiar en la cadena del trazado Pan-Americano. Viacha está á pocas millas de La Paz, en el ferrocarril que une la capital con el Lago Titicaca. Diversas concesiones se han hecho en diferentes épocas para la

prolongación de la línea hasta Oruro, y se han hecho estudios y reconocimientos; pero no se ha llegado todavía á ningun resultado práctico.

Las principales producciones minerales de Bolivia son oro, plata, estaño, bismuto y cobre. Tambien se encuentra borax.

La presente situación no se diferencia mucho de la que existía en México hacen quince ó veinte años, cuando la indsutria minera revivió, por virtud de nuevos descubrimientos y por el empleo de nuevos métodos para explotar minas que estaban abandonadas. Todo, en último resultado, fué debido á la facilidad de los transportes ofrecida por los caminos de hierro.

Bolivia se diferiencia de México, en que tiene minas de estaño, siendo en la realidad único país de América en que la producción de este metal puede ser objeto de una industria minera provechosa. La zona de estas minas se extienden desde el Lago Titicaca hasta la frontera meridional, ocupando un espacio de cerca de 300 millas. El área más productiva es la que se encuentra entre los grados 16 y 19 de latitud Sud. Las condiciones en que se encuentra el estaño no son uniformes. En algunos lugares está mezclado con piritas de hierro y con plata; pero en muchos otros, y estos son los más, se le encuentra en estado de pureza. Hay casos en que los depósitos se extienden sobre una área superficial de grande extensión; pero en otros hay que ir á buscar el mineral hasta una profundidad de 1,000 pies. El ancho de las vetas varía tambien, siendo unas veces de 2 pulgadas y otras de 6 pies. En algunas de las minas el mineral contiene de 50 á 65 por ciento de metal puro, pero en otras lo que abunda es el óxido de estaño, casi puro, en la forma de

granos cristalinos. Los cuatro distritos que producen estaño en grande cantidad son: La Paz, en el Norte; Oruro en el centro; Chorolque, en el Sud, y Potosí, en el Este. Las minas de estaño de Huanchaca alimentan en grande proporción el tráfico de cargas de ferrocarril entre Uyuni y la costa del Pacífico. Las leyes de minería de Bolivia fueron reformadas y arregladas sistemáticamente en un Código general que se promulgó en 1903.

Se espera una nueva legislación ferrocarrilera.—Bolivia tiene una Ley ganeral de ferrocarriles por la que se garantiza un interes de 6 por ciento sobre el capital invertido en la construciòn de ferrocarriles, y se conceden otras ventajas; pero su lenguaje no ha sido tan preciso, como se necesita para inducir al capital privado á acometer estas empresas. La legislación del país con respecto á compañías particulares prevee lo que debe hacerse para fijar el precio de los transportes de cargas y pasajeros, y reglamentar otros particulares. Las disposiciones son semejantes á las que se observan en la línea del Gobierno entre Guaqui y La Paz.

Es probable que como consecuencia de la política más definida que ha adoptado á este respecto la presente administración, y á fin de utilizar por completo las ventajas de la indemnización brasileña, se dictarán, leyes de ferrocarriles más específicas, y se llenarán las condiciones necesarias para atraer hácia esta industria el capital privado. En el año de 1903 se presentó al Congreso un proyecto de Ley general de ferrocarriles; pero no hubo tiempo para dejar terminado este asunto.

PERÚ

El movimiento más significativo que en materia de

ferrocarriles ha tenido lugar en el Perú durante muchos años es el que en la actualidad se está efectuando. Desde que se celebró la Segunda Conferencia en México, se ha prolongado el ferrocarril desde Croya, término de la línea que construyó HENRY MEIGGS para el Gobierno peruano, hasta el cerro de Pasco, y la línea fué abierta al público en Enero del presente año. Su longitud es 83 millas (134 kilómetros). La ruta sigue precisamente el mismo trazado del Ferrocarril Pan-Americano.

Este camino fue construido con el fin de fomentar el desenvolvimiento de la gran riqueza minerál del Cerro de Pasco, donde existen grandes depósitos de cobre, y donde por espacio de 300 años se han estado trabajando los de plata. Los yacimientos de cobre, en esta localidad, son los más grandes del mundo, y se estima que rendirán en lo futuro á razón de 60,000 toneladas por año. El promedio anual de la producción de plata en las mismas minas, durante un largo período de años, fué á razón de 1.600,00 onzas por año, y se calcula que desde la fecha de su descubrimiento en 1630, hasta hoy han producido poco más ó menos 40.000 toneladas de plata pura. Estas propiedades mineras fueron compradas por capitalistas americanos, y la compañía formada por ellas se conoce con el nombre de Sindicato Haggin. Su primera medida fue construir el ferrocarril á fin de hacer los transportes baratos y fáciles. Hasta entonces no había habido otro medio de conducir las cargas que á lomo de animales.

A la explotación de estos depósitos de plata y de cobre hay que añadir la de las minas de carbón que allí se acaban de encontrar. Es indudable que este descubrimiento será de un gran valor industrial, por razón de que hasta ahora no se han hallado minas de carbón en los demás países sudameri-

canos, El abaratamiento del combustible, tanto para el uso general, como para la fusión y refinación de los metales, será un grande beneficio directo para el país.

Hasta ahora y segun los datos que bondadosamente se suministraron al Comisionado que suscribe, la Compañía ha invertido 10.000,000 en la explotación de las minas y en la construcción del ferrocarril; pero hay otras empresas, como la de refinación y amalgamación, que aumentarán considerablemente aquel guarismo. Es probable que siga en aumento la construcción de los ferrocarriles. El Sindicato tiene concesiones para diversas líneas, algunas de las cuales han sido exploradas y estudiadas.

De la orilla del mar á los Andes.—Por medio de los ferrocarriles de Oroya y Cerro de Pasco, Lima y el Callao están ahora en completa comunicación, al través de la Cordillera. Tomando por base esta línea, los diversos proyectos que se han formado, ya sea para prolongarla por el territorio del Rio de las Amazonas, ya hácia el Norte y el Sud por la línea del Ferrocarril Pan-Americano, resultan mucho más realizables. El camino de Cerro de Pasco es un factor importante en el propósito del Gobierno de continuar sin interrupción hasta El Cuzco. Las líneas más indicadas en el día son la de Oroya á Jauja y Huancayo, en la parte del Sud, y la que debe reunir el ferrocarril de Chimbote con la línea de Cerro de Pasco, en la del Norte. En su presente forma, el sistema de ferocarriles peruanos consiste en una serie de líneas separadas unas de otras, corriendo de la costa al interior. Estas líneas son muy útiles para las industrias de la caña de azúcar y el algodòn, en las regiones inmediatas á la costa; pero á causa de no estar reunidas, y de no haber una línea que pueda llamarse troncal, han sido de poca utilidad para el desenvolvimiento general, ó sea el de la totalidad del país.

Los principales ferrocarriles que actualmente existen son los siguientes: El del Sud, que corre desde el puerto de Mollendo hasta Puno, en el Lago Titicaca, y que tiene ramales hácia el Norte, hasta llegar á Sicuani, que está 87 millas de Cuzco. El Ferrocarril Central, que corre desde el Callao y cruza los Andes á una elevación de cerca de 15,700 pies por el gran túnel de Calera. Las dos líneas son en realidad líneas troncales transversales. Los otros ferrocarriles corren simplemente por un corto número de millas, partiendo de puertos pequeños, y siguiendo generalmente los angostos valles formados por los ríos, ó los pasos de las montañas que están más abiertos. La falta de una línea troncal longitudinal con que puedan reunirse, limita considerablemente su tráfico y disminuye su utilidad en cuanto al desarrollo de los recursos de los distritos que le son tributarios.

Importancia de la nueva Ley de garantía ferrocarrilera.—La política del Cobierno peruano bajo la administración del Excelentísimo Señor Presidente Don MANUEL CANDAMO, es decididamente en favor de las empresas ferrocarrileras. La ley que acaba de dictar sobre este asunto el Congreso del Perú es una prueba de gran progreso que allí se ha hecho en estas materias, y promete para el futuro beneficios de consideración.

Las recomendaciones del Ejecutivo, que fueron adoptadas en su totalidad por el Congreso, y que descansaron en razones estratégicas y comerciales, fueron decididamente en favor de la idea Pan-Americana. Segun esta ley, el Gobierno está autorizado para obtener la construcción de ferrocarriles, por medio de concesiones en que se garantice el pago de un interes anual, ó promoviendo la organización de compañías á las que se conceda la misma garantía de interes so-

bre su capital. Los fondos para este objeto han de derivarse de la renta del tabaco que que ha sido dedicada exclusivamente al pago de las garantías ferrocarrileras.

En el año 1904 se destinaron á este objeto 100,000 ó sean aproximadamente $ 500,000. Para 1905 la suma que ha de aplicarse al mismo fin será $ 750,000. Y desde 1906 en adelante se destinará anualmente $ 1.000,000. Sustancialmente el Perú ha establecido, sin salir de los recursos que su renta interior le proporciona, un fondo permanente de un millón de pesos por año dedicado en su totalidad á hacer frente al pago de las garantías concedidas para la construcción de ferrocarriles. Esto satisface las exigencias del capital extranjero que siempre vacila cuando las garantías que se ofrecen descansan vagamente sobre las rentas generales del país, ó sobre fondos de que el Gobierno puede echar mano en un momento dado, para asuntos distintos. Los cálculos y presupuestos del Ministerio de Hacienda peruano no dejan duda de que el impuesto sobre el tabaco producirá cuanto se necesite para este objeto. Un elemento de gran valor en esta ley es el espíritu conservador que domina en ella, pues que el Gobierno no se compromete á más que lo puede cumplir con los recursos fiscales de la Nación.

El texto íntegro de esta ley se encontrará en el Apéndice.

En ella se autoriza al Ejecutivo bajo ciertas condiciones, específicamente determinadas, para proveer á la construcción de caminos de hierro, conforme á varias proposiciones alternativas, incluyendo una garantía de interes por veinte años ó una subvención en dinero, á razón de un tanto por kilómetro, pagadera á medida que se vayan entregando los trayectos concluidos, segun se ha hecho en México.

Rutas generales establecidas.—La legislación estable-

ce rutas generales destinadas á unirse gradualmente unas con otras, y todas ellas pueden ser consideradas como secciones del sistema Pan-Americano. La línea de Oroya á Jauja y Huancayo significa que más tarde ó más temprano se llegará al Cuzco, y que la línea completa desde Buenos Aires hasta Lima, dejará de ser una simple aspiración, convirtiéndose en un hecho práctico. Cualquier ruta que se siga en dirección al Amazonas, será en auxilio del Ferrocarril Pan-Americano, en su camino hácia la frontera del Ecuador. Los trazados alternativos son, ó bien de un punto entre Oroya y Cerro de Pasco á otro punto sobre el Río Ucayali ó alguno de sus afluentes que sean navegables por vapor en cualquier época del año, ó la que se conoce con el nombre de ruta del Río Marañón, desde el puerto Paita y Piura á la catarata de Pongo de Manserriche, y de allí á las aguas navegables del Amazonas. La ruta últimamente mencionada atravesaría la parte Norte del país, y haría segura la explotación de los depósitos de mineral de hierro que existen en aquella región. La ruta del Río Ucayali, estaría en armonía con el camino carretero central, ó ruta militar, que permite en el día comunicarse con puerto Bermúdez en el Río Richis por medio de arrias de mulas. Desde este punto puede continuarse el viaje hasta Iquitos, que está á una distancia de 1,000 millas, en pequeños vapores. Puerto Victoria, que ha sido propuesto tambien para término de la línea de Oroya, está en más alto que Bermúdez en el Río Pichis.

Cualquiera que sea la ruta que se siga, el Gobierno central se encontrará en comunicación fácil y directa con la importante población de Iquitos, en la distante región del Amazonas, con las tierras productoras de la goma elástica, y con los grandes bosques de la parte oriental del Perú. Con ellos se abrirá para el país una nueva era de prosperidad, des-

arrollándose al mismo tiempo en gran manera el canje de sus productos entre el Perú y el Brasil. El departamento de Loreto, del que Iquitos es el puerto á la vez que la capital, es territorio peruano.

Al presente el medio más expedito de hacer el viaje entre Lima é Iqnitos es ir á Panamá, tomar allí el vapor para New York, embarcarse en New York para el Pará, en la boca del Amazonas, y tomar en el Pará una embarcación que le lleve á uno río arriba, 3,000 millas de distancia, al puerto de Iquitos.

Hay tambien el proyecto la estimular de construcción de la línea entre Sicuani y el Cuzco, que mide una distancia de 90 millas (145 kilómetros). Este proyecto no ofrece dificultades técnicas importantes. Es la natural prolongación hácia el Norte del presente sistema del Ferrocarril del Sud. En la actualidad el tráfico se hace por un camino carretero.

Con respecto á las lineas que están proyectadas á lo largo de la ruta del Ferrocarril Pan-Americano, la Comisión del Congreso peruano estimó que la línea desde Oroya hasta Jauja, una distancia de 77 millas (140 kilómetros), podía construirse con un costo de $ 3,000 por kilómetro, ó sea £ 420,000 ó $ 2.100,000 para toda la línea. Entre Sicuani y el Cuzco, el presupuesto fué £ 2,000 por kilómetro, ó sea £ 280,000 ò $ 1.200,000, para todo el trayecto. El capítulo del presupuesto general del Departamento de Fomento, dedicado á la construcción ds ferrocarriles en el Perú, es á razón de $ 15,000 por kilómetro en la región de la costa, y $ 45,000 por kilómetro en las sierras ó montañas. Los estudios y los trazados preliminares que practicó el Ingeniero Mr. W. D. Lelley, para el Ferrocarril Intercontinenal, han sido de gran

valor, pues que han hecho entender debidamente el costo de construcción de los ferrocarriles peruanos, especialmente de los que van hácia el Cuzco.

Ganancia de la Corporación Peruana.—A la fecha en que esto se escribe, el Perú tiene cerca de 1,200 millas (2,000 kilómetros) de líneas de ferrocarril, que en su mayor parte son de la anchura ordinaria de 4 pies 8 ½ pulgadas. Estos caminos son propiedad del Gobierno, pero están exploradas y administradas por una Compañía establecida en Londres y conocida con el nombre de "Peruvian Corporation, Limited". Conforme al convenio que se celebró para el arreglo de la Deuda Exterior del país, esta Compañía tomó posesión de las líneas por sesenta y seis años, á partir desde 1890, de manera que su derecho no caduca hasta 1956. Dicha Compañía completó la línea de Oroya, y concluyó la parte que faltaba entre Cazapalca y Oroya.

El último informe que la Junta Directiva de esta empresa sometió á los accionistas en la Junta General, celebrada en Londres el 17 de Diciembre de 1903, explica que el tráfico había aumentado considerablemente, y que el año de que se trataba (1903) había sido el mejor de todos en la historia de la Compañía, aun á pesar de que algunas líneas sufrieron mucho por la interrupción del tráfico determinada por la prevalencia de la peste bubónica.

El mismo documento muestra que las ganancias en bruto, que en el año de 1890-91 había representado solamente 1.840,000 soles, se elevaron en el de 1902-3 hasta 5.436,000 soles. (*a*)

(*a*.) El sol peruano es equivalente en el día, á $ 0.49 en oro de los Estados Unidos.

Las ganancias líquidas que en el primer año de la empresa subieron á 595,275 soles, han alcanzado en 1903 á 2.023,305 soles. Como el valor del sol antes de que se estableciese el patrón de oro fue muy variable, se estimó preferible por regla hacer todos los cálculos de este género en libras esterlinas, porque así se entendían mejor. Puede por tanto, decirse, que en el año de 1890 á 1891, las ganancias líquidas fueron £ 91,771, y que las del año 1902-3 subieron á £ 204,438.

El impulso que han recibido los negocios, impulso que nadie duda, fue debido en gran manera al espíritu de empresa del sindicato americano que construyó el ferrocarril del Cerro de Pasco, lo cual produjo el resultado de que las seguridades de la "Peruvian Corporation, Limited", que hace cinco ó seis años se cotizaban en Londres á 36 por ciento, hayan subido en Noviembre último, en el mismo mercado, hasta 86 ½ por ciento. El capital autorizado de la Compañía asciende á £ 7.500,000, 4 por ciento en acciones acumulativas de preferencia, con 4 por ciento de interes, y £ 9.000,000 de acciones ordinarias, ó sea en todo £ 16.500.000. Además de esto: hay los bono ó seguridades antes nombrados, importantes £3.700,000. Hay, por tanto, un total general de £ 20.200,000, ó sea $ 100.000,000.

Concesiones vigentes.—Las concesiones de ferrcarril que en el día están vigentes en el Perú son las que siguen:

La de la línea de Chimbote á Recuay. Expira en 1904.

La de la línea de la confluencia de Chuquisaca y Santa á Pallasca. Expira en Mayo de 1905.

La de la línea de Oroya á Huancayo. Expira en 1904.

La de la línea de Lima á Pisco. Expira en 1907.

La de la línea de Oroya á Gallarisquizca y Ucayali.

La de la línea de Paita al Rio Marañón. Expira en Octubre de 1905.

La de la línea de Manserriche al Cerro de Pasco. Expira en Octubre de 1905. (Las tres últimas concesiones están en manos del sindicato que construyó el Ferrocarril del Cerro de Pasco).

La de la línea de la costa de Chancay, entre Salinas y Veguata hasta un punto en la línea del Cerro de Pasco.

La de la línea de Huacho á Picuncha en la provincia de Cajatambo.

La concesión para construir una línea de ferrocarril desde un punto en la costa de la provincia de Chancay, hasta otro punto entre Oroya y Cerro de Pasco, es de fecha reciente, y se hizo en beneficio de la corporación que construyó el Ferrocarril de Cerro de Pasco. Es de presumir que el sindicato que está desarrollando las minas de la localidad prefiera usar para el transporte de los minerales una línea que le pertenezca. Esto es mejor, sin duda, que depender del Ferrocarril Central de Oroya, administrado y dirigido por la "Peruvian Corporation, Limited".

La prolongación del ferrocarril de Chimbote hasta Recuay ha sido interrumpida; pero se espera que esto sea temporalmente y que los trabajos vuelvan á emprenderse dentro de poco, á fin de aprovechar los depósitos de carbón de piedra encontrados recientemente. En un futuro más remoto brilla la posibilidad de un ferrocarril desde Cerro de Pasco hasta Yurimaguas, en las orillas del Rio Huallaga, en el cual hay un trayecto de 300 millas que coincide con la ruta del Ferrocarril Pan-Americano, pasando por las cascadas de Masserriche y Aguirre.

La empresa de ferrocarril que cuenta con mayor seguridad de una realización inmediata, es la de la línea entre Li-

ma y Pisco, autorizada por una reciente determinación del Congreso. La extensión total de la línea es de 126 millas (238 kilómetros). El Gobierno garantiza por 25 años un interes de 7 por ciento sobre un capital de £ 500,000. Se ha abierto licitación para la construcción de esta línea y la contrata será otorgada antes de que pase mucho tiempo. La anchura de la vía ha de ser la ordinaria. Los materiales serán suministrados por negociantes americanos, y los trabajos de la construcción estarán á cargo de contratistas tambien americanos, si unos y otros saben aprovechar la oportunidad.

Hay un ferrocarril de Pisco á Yca ó Ica, que tiene 25 millas (40 kilometros) de largo. Hay el proyecto de prolongarlo desde Ica hasta Ayacucho, y despues hasta el Cuzco; y si esto se hiciere habrá una ruta alternativa para el Ferrocarril Pan-Americano, y se pondrá á Lima en comunicación directa por ferrocarril con Buenos Aires.

Disposiciones generales sobre ferrocarriles.—La construcción y explotación de los ferrocarriles del Perú está regida por la Ley General de Ferrocarriles de 1892, y el Decreto relativo al mismo asunto expedido en 1903. La política del Gobierno sobre este particular está desarrollada en la ley dictada en el mes de Febrero del corriente año.

Segun la ley de 1892, el Ejecutivo está autorizado para otorgar las concesiones que estime oportunas, y para eximir del impuesto de derechos de aduana, por un período determinado de tiempo el material necesario para los ferrocarriles. Tambien se concede el derecho de tránsito por las líneas del Estado y se reconoce expresamente el derecho de dominio eminente. Despues que los planos estén aprobados por el Gobierno, la concesión caducará, si una parte determinada de la obra no se concluye cada año.

Despues que se adoptó el Patrón de Oro no se ha sus-

citado cuestión respecto á la base en que ha de descansar la tarifa de carga y pasajeros, ó respecto á las garantías financieras del Gobierno.

El desarrollo de los recursos minerales del Perú está identificado con el crecimiento de sus ferrocarriles. La legislación sobre este asunto es ámplia, y el Código de minas es completo. El pago anual de una pequeña suma asegura el derecho contínuo sobre las minas que han sido denunciadas. El cuerpo de ingenieros de minas, sostenido por el Gobierno, es de mucho beneficio para la industria. Se hacen tambien numerosas publicaciones oficiales con el objeto de mantener al público bien informado sobre estos puntos.

ECUADOR

Las condiciones ferroviarias del Ecuador han variado poco desde que se efectuó el trazado intercontinental, y los datos contenidos an el Informe de los Ingenieros son tan apropiados en la actualidad como lo eran en aquella época. Sin embargo se ha progresado algo. En aquella época el país no tenía ferrocarriles. De entonces acá el proyecto de conectar á Quito, la capital, con la costa en Guayaquil, ha adelantado algo, y en la actualidad el ferrocarril está en operación hasta Guamote. Se han construido 115 millas (185 kilómetros) de Durán, en la bahía, frente á Guayaquil hasta Guamote. Quedan 165 millas (266 kilómetros) por construir para llegar á Quito. Se han vencido los grandes y costosos obstáculos en las obras de ingeniería en las secciones ya construidas, y el resto de la vía se construirá con mayor facilidad y economía que las primeras secciones. Los bonos del Ferrocarril de Guayaquil y Quito están garantizados por una segunda hi-

poteca sobre la renta de aduanas de la República, y ésta ha cumplido con regularidad dichas obligaciones.

La política del Gobierno con relación á las empresas ferroviarias es pagar interes sobre los bonos garantizados por una hipoteca sobre las rentas del Estado. No se ha dictado ninguna ley general que ofrezca garantías y exenciones á las compañías de ferrocarriles. El Ecuador prefiere que no se construyan líneas ferroviarias por contratos ó concesiones, viniendo á ser los ferrocarriles propiedad del Gobierno despues de un número de años. Cada Compañía fija sus propias condiciones en cuanto á las concesiones de terreno, exención de derechos de aduana, garantías, etc.

Además del Ferrocarril de Guayaquil y Quito, las únicas líneas en proyecto y que en la actualidad se están estudiando, son las que se extienden desde la Bahía de Caracas á Quito, y desde la costa en un punto que se ha de determinar más adelante, hasta Zaruma, en la provincia de El Oro. Zaruma está situada en la parte Sud del Ecuador, y es el centro de un distrito mineral en el cual se han organizado varias empresas para desarrollar y explotar minas.

Pronóstico de desarrollo interandino.—Por más que los ferrocarriles del Ecuador han progresado poco, se cree que la riqueza interna del país, sus minas de carbón mineral y especialmente sus recursos agrícolas, darán finalmente por resultado la construcción de medios de comunicación. Existe la convicción de que la región interandina permanece estacionaria por el hecho de que las cosechas que pueden producirse en abundancia carecen de medios para llegar á los mercados. Así pues, acontece que las exportaciones se han limitado á los distritos que están adyacentes á la costa, donde el cacao se produce en grandes cantidades y se exporta con

utilidad. El Ministro de Agricultura é Industria, en su reciente informe dice lo que sigue:

"No habrá trascurrido mucho tiempo, cuando el Ferrocarril Interandino, venciendo todos los obstáculos que han fatigado nuestra marcha progresiva, salve la muralla de los Andes y venga con el ruido de su locomotora á despertar el espíritu casi muerto de nuestras poblaciones serraniegas á la influencia civilizadora de la industria y el comercio, y dando fácil salida á la riqueza de nuestras fértiles zonas, nos conceda una vida más amplia que poniéndose en inmediato contacto con la costa y aproximándonos al exterior multiplique las relaciones de intereses, rompa con el yugo de las preocupaciones y procedimientos rutinarios á los cuales nos hemos sometido ciegamente, nos estimule para el trabajo y supla las deficiencias de nuestra educación.

La línea de hierro, en una extensión de 500 kilómetros, desde Durán hasta la capital de la República atravesará por todos nuestros climas é irá recogiendo á su paso sus diversas producciones, para sacarlas á nuestras playas y entregarlas al comercio del mundo. La lucha por la vida nacerá en los pueblos del Interior, y de provincia á provincia se establecerá recíprocamente el cambio benéfico de sus respectivos productos".

La ruta intercontinental por el Ecuador, despues de entrar desde los límites colombianos, era llegar á la ciudad de Tulcán, y desde allí, bajando por el valle central de la República, pasar por las ciudades de Ibarra, Quito, Ambute, Río Bamba, Cuenca y Loja, hasta el Perú.

COLOMBIA

El comisionado que suscribe suprimió una visita per-

sonal á Bogotá, pero presenta los informes que ha obtenido por varios conductos.

Desde que se celebró la Primera Conferencia en Washington, no se ha hecho mucho progreso en la verdadera construcción de ferrocarriles; sin embargo, posteriormente se aprobó una ley general sobre ferrocarriles, que en su espíritu venía á constituir un esfuerzo para poner en práctica sus recomendaciones. Los trazados Pan-americanos tambien se han utilizado como base de varios proyectos.

Con arreglo á la ley de 1892, el Ejecutivo está autorizado para hacer concesiones con el fin de efuctuar la construcción y operación de ferrocarriles y para subvencionarlos hasta el tipo de $ 16,000 oro, por milla, cuando se trate de una línea que tenga una entrevía de 3 pies.

Al comenzar el tráfico de las varias secciones de ferrocarriles, estas subvenciones se han de pagar en bonos de la renta pública redimibles con los derechos de importación que se cobren en las aduanas nacionales. El total de dichos bonos redimidos en un año cualquiera, no ha de exceder de un tanto por ciento fijo de los ingresos ó rentas de aduana, pero los bonos han de devengar interes hasta que sean redimidos. Las aduanas los han de aceptar en pago de derechos.

Líneas utilizables.—El Departamento del Cauca, adyacente a las Costas del Pacífico es el que atravesaría la línea central del Ferrocarril Intercontinental. La riqueza de este Departamento ha sido objeto de muchos informes y, por consiguiente, no es necesario repetir estos detalles. La línea que está en operación en esta parte del país es una punta corta de 12 millas, que constituye una sección del Ferrocarril proyectado, y que una vez se construyó parcialmente desde el puerto de Buenaventura hasta Cali, ó sea una distancia de 80 millas, (120 kilómetros). Se ha celebrado un convenio y se ha autorizado una franquicia para efectuar la reconstruc-

ción de este sistema, y es probable que en lo porvenir se efectúe su extensión hasta Bogotá. No cabe duda de que el desarrollo de las minas de carbón de antracita en el distrito de Calí, con el tiempo dará por resultado la construcción de ferrocarriles, puesto que desde el principio se obtiene un tráfico lucrativo.

El Departamento de Antioquía le ha hecho una concesión á dos americanos, los Señores CHARLES L. WRIGHT y J. T. O'BRYAN, para que efectúen la construcción de un ferrocarril que conecte la ciudad de Medellín con las aguas bajas del Río Magdalena, y con el Departamento de Cauca, Este ferrocarril vendría á formar parte del Ferrocarril Intercontinental. La linea proyectada se extiende desde Santa Lucía, en el Río Cauca, á lo largo del Río Porce hasta Medellín, ó sea una distancia de 180 millas (290 kilómetros). Entonces dicho ferrocarril ha de continuar por el mismo valle hasta el nacimiento del Río Porce en el distrito de Caldas, á 12 millas de Medellín, y hasta un término en las riberas del Cauca.

Se cree que en vez de competir con el ferrocarril de Buenaventura desde el Pacífico hasta Bogotá, esta línea vendría á ser un auxilio, contribuyendo ambas juntas á establecer una red de comunicaciones que han de converger desde la Capital por las regiones de café de Cundinamarca y los ricos distritos industriales y de crianza de ganado lanar de Tolima y Cauca, en tanto que por el otro lado se ha de atraer todo el comercio de Medellín, Manizales y los centros comerciales de Antioquía, junto con los ricos recursos minerales, que tendrían su salida común por el puerto de Buenaventura.

Con arreglo á las condiciones de la concesión, se concede un derecho de vía libre de 164 pies (50 metros) y la libre introducción de todos los artículos necesarios, incluso los co-

mestibles y medicinas que la compañía requiera. A los concesionarios se les permite establecer líneas de teléfono y telégrafo, concesión que ha de durar 50 años, despues de los cuales el Cobierno tiene derecho á comprar á un valor fijo, ó á continuar la concesión por otros 50 años. La compañía está autorizada para fijar las tarifas de carga y pasajeros sobre una base de oro.

Calculo del costo de la ruta Pan-Americana.—El trazado intercontinental efectuado en Colombia, atravezó una línea cruzando la Cordillera occidental de los Andes hasta el valle de Cauca, y la cual seguía hasta Antioquía. Continuando hácia arriba de este productivo valle, había de efectuarse una conexión con muchas ciudades y poblaciones hasta llegar á Papayón, que había de ser la cabecera. Una línea ramal había de extenderse á través de la Cordillera central hasta Bogotá, siguiendo la línea principal desde Papayón hasta el valle de Patio, vía Poste, y desde allí por Ipiales hasta el Ecuador. Tambien se propuso hacer un trazado desde la línea principal hasta Cartegana, por las costas del Mar Caribe.

El cálculo que el jefe de ingenieros SHUNK hizo del costo de las secciones de ferrocarril colombianas fue el siguiente: De Quito hácia al Norte hasta La Bolsa, sobre las márgenes del Río Cauca, ò sea una distancia de 440 millas, $ 32,000 por milla; de La Bolsa á Cali, una distancia de 47 millas, $ 15,000 por milla; de Cali á Cartago (124 millas $ 13,000 por milla; de Cartago á Poblanco (100 millas), $ 32,000 por milla; de Poblanco á Antioquía (70 millas), $ 24,000 por milla; de Antioquía á Cartagena por la costa del Mar Caribe (337 millas), $ 22,500 por milla. Los estudios posteriores que se han hecho para empresas especiales en algunas de estas rutas no han aumentado el costo calculado.

Los ferrocarriles actuales y futuros.—Las líneas de ferrocarriles que en la actualidad están en operación en Colombia no exceden de 400 millas (644 kilómetros). La mayor parte de ellas son líneas locales que carecen de una dirección ó término comun, y sólo sirven para hacer frente á las necesidades del tráfico del vecindario en localidades separadas por larguísimas distancias. Un sistema de líneas conectadas sería de incalculable beneficio para la nación. Tambien haría posible poner en práctica la indicación del distinguido soldado y explorador, General Rafael Reyes, á saber, la construcción de un ramal desde el Ferrocarril Intercontinental para conectar con la inmensa red de comunicaciones de ríos navegables que forma el Amazonas y sus afluentes.

Desde el punto de vista comercial é industrial, Colombia tambien ha de obtener grandes beneficios de la construcción del Canal de Panamá. Este ha de constituir una salida para los productos de una región muy vasta é inmensamente productiva, y daría por resultado el pronto desarrollo de los recursos tanto agrícolas como minerales. En este concepto, el Canal de Panamá es aun más beneficioso para Colombia que para los países de Centro América. Su construcción resulta una base utilizable para un vasto plan de ferrocarriles colombianos.

BRASIL

El interes directo de los países sudamericanos adyacentes al Oceano Atlántico en el sistema intercontinental se ha menospreciado por la suposición de que todos sus recursos se han de desarrollar en toda la extensión de la Costa. Esto dista mucho de la verdad. Su desarrollo interior requiere la comunicación tanto con los Andes como con el Atlántico.

Esto sucede especialmente en el vasto dominio del Brasil, donde, con excepción del poderoso Amazonas y el gran río de San Francisco, la vertiente está apenas 50 millas hácia atrás desde la costa y los cursos del río conducen al interior.

La República del Brasil tiene una política ferroviaria progresiva que aspira á tener comunicación con los Andes cuando la inmigración y colonización hayan avanzado lo suficiente en esa dirección para obtener la explotación de aquellas vastas y ricas regiones tropicales. Los planes para llegar á los escarpados de las cordilleras que daría por resultado el obtener una unión con la línea transcontinental troncal están ya bien maduros. Uno de los medios ha de consistir en unir eslabones á fin de proporcionar una comunicación directa y sin interrupción al Norte del Brasil hasta los ríos navegables. Este plán se hace más importante por la sanción de que es objeto en el tratado para arreglar la controversia con Bolivia á causa del territorio del Acre.

Medios para llegar al Amazonas.—Al tratar de la perspectiva en dicha República de Bolivia, el Comisionado que suscribe ha hecho una explicación del efecto transcendental del tratado en cuanto se relaciona con dicha República. Pero solo puede apreciarse toda su importancia cuando se ha llegado á comprender la relación que existe entre los dos países. Hablando en términos generales, lo que se pretende es poner al Brasil en comunicación comercial é industrial con los Andes Bolivianos. Los $ 10.000,000 de indemnización que Bolivia percibe se han de usar para la construcción de ferrocarriles y otras obras públicas que han de propender á mejorar los medios de comunicación y aumentar el comercio entre las dos naciones; pero además de esto, el Brasil se obliga á construir, dentro de su propio territorio, un ferrocarril que ha de constituir la prolongación de la navegación en el

Amazonas hasta las líneas de navegaciòn y de ferrocarril bolivianas.

Con arreglo al artículo 7 del tratado, el Brasil se obliga á construir un ferrocarril desde el puerto de San Antonio, en el Río Madeira, hasta Guayaramerin, en el Mamoré, con una línea ramal que pasando por la villa Murtinho ú otro punto contiguo en el Estado de Matto Grosso, llegue á Villa Bella, en Bolivia, en la confluencia del Río Beni y el Mamoré. El Brasil se compromete á concluir este ferrocarril dentro de cuatro años, y al usarlo, ambos países tendrán dercho á las mismas franquicias y tarifas.

Esta línea ferroviaria del Madeira al Mamoré tendrá 300 millas (483 kilometros) de longitud. Hay una veintena de cascadas de agua entre el puerto de San Antonio y Villa Bella, donde está situada la aduana boliviana fronteriza. Hasta ahora los únicos medios de transporte de carga han sido las canoas y otros medios de acarreo semejantes, y la falta de medios de comunicación ha estorbado y ha sido una rémora para el comercio. Este ferrocarril al rededor de las caídas del Madeira se ha discutido á menudo; se han hecho reconocimientos desde el punto de vista de la ingeniería; se han sometido varios proyectos para su debida consideración; se han aprobado planos, y se han comenzado los trabajos preliminares, pero la obra jamás ha pasado del presente estado. En la actualidad el ferrocarril es una cosa segura.

Variaciones intercontinentales.—Cuando se efectuó el trazado intercontinental, se sugirió un proyecto para la construcción de una línea ramal desde Huanchaca, en Bolivia, á través de las planicies orientales hasta Corumbá sobre el alto Paraguay, y desde allí hácia arriba del Río Taquary, vía Coxim, para llegar al valle del Paramahyba, y despues de atra-

vesar dicho río subir el valle del Río Grande hasta Uberaba, que es el pueblo más hácia el Noroeste del Brasil, en conexión ferroviaria con Río de Janeiro, San Paulo y Santos. No se hizo ninguna tentativa para fijar la ruta preliminar de este ramal.

La opinión del Gobierno brasileño no es exactamente igual á la que han expresado los ingenieros panamericanos en su sugestión. A juicio del Gobierno, las líneas ferroviarias que son de utilidad pública general, así como de utilidad para el comercio local, se extienden de Pernambuco (en Recife) hasta San Francisco, y desde Santos, que es el puerto del Estado productor de café de San Paulo, hasta Jundiahy, que es la línea principal de Moygana. Las prolongaciones propuestas conectarían ó entroncarían con algunas líneas en los Estados de Goyaz y Matto Grosso, hasta los límites de Bolivia. Tanto razones estratégicas como comerciales é industriales parecen asegurar, al fin, la comunicación ferroviaria directa y sin interrupción de esta índole. Con los escasos medios de comunicación que hay en la actualidad, es necesario ir en buque de vela á Buenos Aires, y desde allí por los ríos Paraná y Paraguay, una distancia de más de 2,000 millas, para llegar á estos dos Estados.

Las líneas de índole interternacional que están en proyecto, tambien pondrían en comunicación el San Francisco con la frontera del Uruguay, formando así una importante división en el gran proyecto de ferrocarril interoceánico desde Pernambuco en la Costa del Atlántico, hasta Valparaiso en la del Pacífico, vía Buenos Aires. Este proyecto ha sido objeto de mucha discusión y hace algunos años que se hizo una concesión basada en él. La proyectada ruta desde Pernambuco hasta San Luis, por la frontera del Uruguay, tiene 2,794 millas de longitud (4,500 kilómetros).

En el Sud del Brasil tambien existen razones tanto estratégicas nacionales, cómo de desarrollo y comercio locales, para estimular la construcción de un ferrocarril desde Porto Alegre hasta Uruguayana, sobre las márgenes del río Uruguay. El Ferrocarril de Paraná constituye una parte de esta comunicación interferroviaria general que uniría al Brasil con sus vecinos. El punto de partida de este ferrocarril es Paranaguá, y se espera que por medio de prolongaciones y ramales llegue á Punto Grosso, Puerto Amazonas y otros puntos de navegación interior. El Gobierno cede en arrendamiento este ferrocarril á empresas ó individuos particulares.

Diez mil millas en operación.—En el desarrollo de los ferrocarriles brasileños, la política de la nación y la de los varios Estados han estado generalmente acordes, y esto ha contribuído á que las diferentes líneas ferroviarias tengan una unión más íntima,, por más que en un país tan enorme, tiene necesariamente que haber alguna desconexión. En la actualidad, es decir, á principios de 1904, el total de las líneas ferroviarias asciende apróximadamente á 10,000 millas (16,000 kilómetros).

Los ferrocarriles que están en operación están comprendidos en tres grupos. El primero se conoce por el Ferrocarril del Norte, y se extiende por los Estados de Río Grande del Norte, Parahyba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe y Bahía.

El segundo grupo incluye los Estados de Minas Geraes, Rio de Janeiro y San Paulo, ò sea la parte central del país.

El tercer grupo se extiende principalmente en el Estado de Río Grande do Sul, y constituye el núcleo de várias líneas de importancia local para el Sud del Brasil.

La mayoría de los ferrocarriles son de vía estrecha ó sea de una entrevía de 1 metro, por haberse encontrado que estos son los más ventajosos para las condiciones topográficas y de otra índole.

El señor Don Thomas C. Dawson, Secretario de la Legación de los Estados Unidos, hizo una reseña completa de los ferrocarriles brasileños en su informe que envió al Departamento de Estado. El siguiente es un resúmen de las varias líneas:

El Ferrocarril de Sorocabana, ramal sudoeste que se extiende hácia la frontera en Paraná, y hácia el Río Grande do Sul.

El Ferrocarril de Mogyana, que se extiende en el Estado de San Paulo, con una prolongación que entra en Catalao, en el Estado de Goyaz, y desde allí hasta Cuyabá, capital de Matto Groso.

El Ferrocarril del San Paulo y Río Grande, línea troncal que se extiende entre la parte central y Sur del Brasil, hasta Porto de Uniao, cabecera de navegación en el Río Iguassú, donde se propone establecer el empalme de todos los ferrocarriles del Sur del Brasil, Paraguay y el Noroeste de la Argentina, así como para las líneas que penetran en la frontera del Paraguay y que se extienden hasta el Río Uruguay.

Este informe se ha incluido en el manual sobre el Brasil que ha publicado la Oficina de las Repúblicas Americanas y, por tanto, el Comisionado que suscribe no juzga necesario repetir de una manera minuciosa los datos que se han dado con tanta amplitud como inteligencia.

El régimen legal de los ferrocarriles brasileños se encuentra en una Ley general y en una série de codificaciones. El precepto principal lo constituye la garantía de un in-

teres de 5 por ciento sobre el capital, el cual se fija de acuerdo con los varios reglamentos ó disposiciones relativas al costo de la construcción, instalación, etc. Estos ferrocarriles son propiedad en parte de extranjeros, y en parte de la Nación y de los Estados respectivos. Los propietarios extranjeros son mayormente ingleses, aunque hay algun capital frances y belga invertido en ellos.

Las compañías de ferrocarriles muestran una marcada preferencia por el material rodante y de ferrocarril (sobre todo las locomotoras) fabricadas en los Estados Unidos. Esto se nota especialmente en las líneas que están bajo el dominio del Gobierno.

URUGUAY

La relación que el Uruguay tiene con el proyecto intercontinental, así como con el sistema de ferrocarriles intersudamericanos, resulta evidente por virtud de su posición geográfica respecto de la República Argentina, el Brasil y el Paraguay. Esta condición internacional ha sido reconocida en la Legislación de la República. La ley de 1884, que era una codificación y amplificación de varias leyes anteriores, estableció definitivamente los límites de los sistemas de ferrocarriles uruguayos. Estos trazados eran para ferrocarriles de una entrevía regular de 4 pies y 12 y ½ pulgadas, que debían extenderse desde Montevideo hácia el Rio Uruguay, á fin de entroncar ó empalmar con las líneas argentinas, lo cual haría posible establecer la comunicación directa y sin interrupción con Bolivia y el Perú; y tambien por una línea hasta Rivera estableciendo así la ruta más corta hasta Asunción, Paraguay, en la parte oriental de Bolivia, y un empalme con

la línea central intercontinental. Además, se extenderían otras líneas hácia Yaguaron y el Lago Merín, que servirían para acortar el tiempo al ir al Río Grande, Pelotas y Porto Alegre, en el Brasil, y una línea transversal que se habría de extender desde Colonia, en frente de la ciudad de Buenos Aires, hasta San Luis, en la frontera brasileña, que constituiría una sección de la última línea interoceánica entre Pernambuco y Valparíaso.

Medidas de la legislación práctica.— El objeto de esta legislación fué una política muy previsora, eual era de hacer que el puerto de Montevideo pudiese apreciar completamente la ventaja de ponerse en comunicación ferroviaria con todo el continente.

La ley de 1884 se aumentó con la Legislación de 1889, que preceptuaba lo que se conocía por Ferrocarril del Interior del Uruguay, desde Colonia hasta San Luis, teniendo un empalme con las líneas occidentales en Perdio, con las líneas centrales en Durango, y con las líneas del Noroeste en Cerro Chato (Puntas del Yi).

El precepto principal de la ley de ferrocarriles uruguaya consistía en una garantía de un interes que no había de exceder de un 7 por ciento sobre el capital de £ 5,000 por kilómetro. Este interes se rebajó posteriormente á un 3 y ½ por ciento. La ley prescribía la exención de los impuestos del comercio y territoriales, y la libre entrada del material que se usara en la construcción de ferrocarriles. La cantidad del capital garantizado por el Estado asciende como á $ 28.000,000. La inversión de capital en todos los ferrocarriles de la República, despues que se hayan concluido las líneas que en la actualidad están en vías de construcción, ascenderá á á $ 98.000,000. Casi podría decirse que la conexión del Paraguay con el sistema de ferrocarriles intercontinen-

tal, existe en la actualidad, puesto que sólo falta en la red de ferrocarriles uruguayos y argentinos, una sección de 22 millas (36 kilómetros), entre Concepción y Paysandú, centro de la gran industria de extracto de carne. Una vez que se construya esta sección, habrá comunicación directa y sin interrupción entre Montevideo y Jujuy, en la Argentina del Norte.

Otro punto que hará posible una comunicación directa y continuada será la travesía del Río Uruguay, en Monte Caseros, y el empalme allí con el ferrocarril que se extiende de Santa Rosa á Montevideo.

Mantenimiento de la identidad de intereses.—Los ferrocarriles del Uruguay están maryormente bajo el dominio de la corporación conocida por el Centro Uruguay, que es el dueño ó arrendatario de la mayor parte de las líneas. De acuerdo con el nuevo arreglo de las obligaciones ó deudas extranjeras del Uruguay, que se efectuó en 1890, el interes garantizado sobre las líneas principales y sobre la prolongación del Norte se fijó en un 3 ½ por ciento. La garantía de este último interes se obtuvo mediante la hipoteca de un 45 por ciento de los ingresos de aduana. La corporación Central del Uruguay está bajo el dominio de los intereses que rigen el ferrocarril del Sud de la Argentina, los ferrocarriles de Buenos Aires y Rosario y Central Argentino. Esta fusión de intereses está dando por resultado varias prolongaciones y ramales de las líneas del Uruguay.

El Gobierno del Uruguay tiene muchas obras de puertos en vías de construcción en Montevideo lo cual constituye un aliciente adicional para la inversión de capital estranjero en los ferrocarriles y otras empresas. En proporción con el número de sus habitantes, este país tiene mayor número de millas de ferrocarril que cualquiera de las otras Repúblicas

sudamericanas. El Departamento de Ingenieros en su último informe anual dice que se está progresando mucho en la construcción de prolongaciones y líneas ramales.

PARAGUAY

El hecho de estar el Paraguay situado en el medio del continente, hace que sea especialmente conveniente para dicho país el ponerse en comunicación con sus vecinos por medio de ferrocarriles, así como por los medios que proporcionan los sistemas de navegación fluvial. Su relación con la República Argentina, el Brasil y el Uruguay, se ha mostrado ya en la reseña que se ha hecho de las proyectadas prolongaciones de las líneas en estas últimas Repúblicas.

El único ferrocarril que está en operación es el que se extiende desde Asunción, en las márgenes de Río Paraguay, hasta Villa Encarnación, sobre las márgenes del Río Paraná, es decir, una distancia de 217 millas (350 kilómetros). Aun no se ha constuido la sección de ferrocarril desde Villa Encarnación, que se ha de unir á las líneas argentinas que se extienden hasta Buenos Aires, aunque se cree que su construcción no se ha de demorar muchos años. Cuando se termine la prolongación hasta Posadas, y la prolongación del Central Uruguay desde Rivera hasta San Boya, la parte central del Paraguay tendrá una rápida comunicación entre los ríos de la Plata y Paraguay, y este hecho contribuirá grandemente á su desarrollo interior. Esta región será tambien el lugar para formar un empalme con el Ferrocarril Intercontinental Principal y establecer comunicación entre el Uruguay, los Estados del Sud del Brasil, una parte de la República Argentina, Bolvia, y el Perú.

El país necesita especialmente ferrocarriles tanto en el Este como en el Oeste. Una ley general prescribe subven-

ciones de £ 4,000 por kilómetro para los trabajos de construcción, incluyendo el material rodante. Tambien se autorizan concesiones sobre la base de un 6 por ciento de garantía sobre un capital de £ 6,000 por kilómetro, debiendo durar la garantía de 20 á 30 años. En diferentes épocas se han hecho concesiones á los que presentasen proyectos realizables, pero, á pesar de esto, hasta ahora no se han aprovechado dichas oportunidades.

VENEZUELA

Como qúiera que el interes de Venezuela en el Ferrocarril Pan Americano por virtud de su situación geográfica es menos directo y más remoto desde el punto de vista del tiempo, el Comisionado que suscribe no juzgó necesario por ahora visitar dicha República.

En el informe de los ingenieros se indica la posibilidad final de una línea ramal desde el Ferrocarril Intercontinental principal que se extiende por Colombia, hasta los puertos venezolanos. Se sugirió que la línea empezase en Medellin, en Colombia, y se extendiese vía Pavas y puerto Berrio, Bucarananga, Pamplona, San José de Pucutá, La Grita, Mérida y Trujillo, hasta Valencia, donde se efectuaría una unión con el ferrocarril que en la actualidad está en operación entre aquel punto y Caracas.

ALGUNOS DETALLES GENERALES

Por más que se advierte falta de uniformidad en los métodos estadísticos de las diferentes Repúblicas, y aunque

no es posible fijar con exactitud los ferrocarriles que estaban en operación en una fecha determinada, á causa de los diferentes sistemas que se emplean, siendo así que algunos excluyen líneas que operan en ferrocarriles que están en vías de construcción, pero que no se han terminado, y otros cuentan las líneas que se usan en el trabajo de construcción, pero que aun no conducen carga y pasajeros, el Comisionado que suscribe cree, en vista de los datos recogidos, que el siguiente es un resúmen exacto de los ferrocarriles que estaban en operación el día 1°. de Enero de 1904.

Paises	Millas	Kilóms.
América del Sud	27,800	44,765
América Central	1,032	1,663
México	7,700	15,612

El cálculo del Capitán E. Z. Steever, del Cuerpo de Ingenieros, á cerca de la ruta intercontinental; era que en 1896 la distancia por la ruta general de Nueva York á Buenos Aires, era 10,471 millas (16,860 kilómetros). Él calculó que de éstas había 6,702 millas en operación, quedando así un espacio intermedio de 5,285 millas por cubrir. Desde la época en que se presentó este informe hasta la reunión de la Segunda Conferencia en México, no se hizo prárticamente ningun progreso en cuanto al cierre ó uión de estos eslabones, pero el Comisionado que suscribe encuentra, por los datos que se le han facilitado y que se indican en los informes

detallados de los varios países, que algo se ha hecho para acortar esta distancia total. En la ruta principal se han construido aproximadamente 460 millas (775 kilometros), quedando por construir 4,825 millas (7,760 kilómetros), si no se varía la ruta trazada en el reconocimiento intercontinental. La probabilidad de acortar la distancia hácia la cual llama la atenciòn el Cuerpo de ingenieros, parece comprobarse por los últimos reconocimientos que se han hecho y las rutas que se han trazado en beneficio de empresas particulares.

Líneas Ramales ó Laterales.—En un informe que tiene por objeto proporcionar datos prácticos que pueden ser de utilidad inmediata y en el cual se trata de evitar la discusión de teorías generales, es conveniente no permitirse hacer pronóstico ni especulaciones. Sin embargo, no es posible suprimir del todo la discusión de los sistemas de líneas ramales ni los proyectos de índole general, sobre todo cuando la influencia que ejercen en el crecimiento y desarrollo de los diferentes países es tan evidente.

Las resoluciones de las dos conferencias internacionales americanas, respecto del Ferocarril Pan-Americano, comprenden expresamente los sistemas de líneas ramales ó laterales, las cuales se discuten tambien en el reconocimiento intercontinental. Los ejemplos que ofrecen Chile, la República Argentina, México y la América Central, son notables.

La reciente política y legislación de los varios Gobiernos tambien han hecho que se tome en consideración, desde un punto de vista práctico, la extensión de los ferrocarriles boliviano y peruano hácia la vasta región del Amazonas y otras vías fluviales interiores así como tambien los proyectos del Brasil para poner sus vastos y virgenes distritos en comunicación entre sí por medio de ferrocarriles que se exti-en-

dan hácia las escarpaduras ó vertientes de los Andes. Con el conocimiento de las medidas que en la actualidad se están efectuando, el proyecto de abrir el interior del continente sudamericano á la colonización y al comercio, resulta realizable.

El transporte en Ríos y Lagos Afluentes.—Los eslabones ó conexiones de agua constituyen un factor importante en muchas grandes redes de ferrocarril, sobre todo en sus primeras etapas. Como ejemplos elocuentes pueden citarse los grandes lagos y ríos en los Estados Unidos y el Canadá, y la utilización de los lagos Baikal, en el ferrocarril transiberiano en Rusia. Su importancia es aún mayor en Sudamérica, donde corren el Amazonas, La Plata, el Paraná, el Paraguay y el Orinoco.

En el plán general de la línea intercontinental, el único eslabón de transporte fluvial directo es á travéz del lago Titicaca, desde Puno en el Perú hasta Guaqui en Bolivia, es decir, una distancia de 110 millas. Pero como aditamento de esto, segun ya se ha mostrado, existen las conexiones ramales que se han de formar llegando á las aguas navegables del Río Beni en Bolivia, el Ucayali ó Marañón en el Perú, y el San Francisco en el Brasil.

Los datos más completos que jamás se han recojido á cerca de este asunto, los contiene el informe que el General Rafael Reyes presentó á la Segunda Conferencia, en el cual informe explica los resultados de las exploraciones que hicieron sus hermanos y él mismo, por el casi ilimitado interior del continente Sudamericano. En dicho informe mostró como podría efectuarse la conexión ferroviaria con el inmenso sistema de comunicaciones fluviales del Amazonas y sus ríos tributarios ó afluentes, en una extensión de territorio que excede de 4.000,000 de millas cuadradas. Puesto que pueden

utilizarse estos valiosos datos que tanto han de contribuir al progreso del mundo, no es necesario que el Comisionado que suscribe discuta este asunto, excepto para indicar, como ya lo ha hecho, que la conexión de los sistemas de ferrocarriles con las vías fluviales interiores está á punto de realizarse.

El Transporte Marítimo y la Competencia.—Sobre el asunto de un ferrocarril longitudinal que por su índole vendría á quedar paralelo á la costa del Pacífico, por más que en algunas regiones seguiría un curso en zig-zag, á menudo se hace la objeción de que la idea no es realizable, tanto por el hecho de que el servicio de buques de vapor y de vela llena todas las necesidades del comercio, como porque, si dicha línea se construyese, tendría que operarse con pérdida, puesto que sería imposible compartir con el transporte marítimo. Es innegable que los buques de transporte recogen la carga que para ellos existe á lo largo de la costa; pero no es menos cierto que ninguna línea de buques ó vapores jamás descubre ni desarrolla los recursos naturales del interior de un país. Los ferrocarriles son los que, al efectuar el desarrollo de la riqueza natural, están llamados á crear un negocio lucrativo tanto para el transporte marítimo como para los ferrocarriles mismos.

El ejemplo más elocuente de la índole estacionaria del transporte marítimo se encuentra en México. Hace cuarenta años que dicho país tenía los mismos medios de transporte marítimo á los puertos de Europa y de los Estados Unidos, desde el Atlántico, y á California por el Pacífico, que tiene en la actualidad. Pero el comercio marítimo no tuvo prácticamente ningun aumento hasta que la era de construcción de ferrocarriles vino á aumentar enormemente el negocio. La estadística muestra que el negocio de las compañías de vapo-

res se ha desarrollado en proporción con el crecimiento y la competencia de los ferrocarriles mexicanos.

Además del desarrollo interior y el aumento del comercio, una línea ferroviaria situada prácticamente paralela á la costa del Pacífico, daría por resultado la competencia en las tarifas de carga y pasajeros entre los puntos locales, lo cual sería altamente beneficioso. El exámen de la tarifa de carga y pasajeros entre cualesquiera de los puntos intermedios de Panamá á Valparaiso, muestra la prevención que hay contra el comercio local y los viajes. Dicha línea ferroviaria tambien ofrecería la gran ventaja de poder evitar las demoras que resultan de la cuarentena. Esto se demostró de una manera muy notable durante todo el año pasado, cuando prevaleció la peste bubónica y cuando á muchos puertos, á pesar de no estar infestados, se les privó enteramente de los medios de comunicación entre sí, Donde quiera que había una conexión ferroviaria se evitaron muchos de los inconvenientes que resultan de la cuarentena. De idéntica manera se evitarían las demoras en el correo, Mientras prevaleció la plaga bubónica, los correos de Nueva York á Valparaiso cuyo itinerario es como de 30 días, se estuvieron dos meses, y algunas veces más, para llegar á su destino. Otro tanto puede decirse del Callao y de otras ciudades del Perú.

La diferencia de entrevías. —Se hace la objeción de que las diferentes entrevías que se emplean en los varios sistemas de ferrocarriles constituyen una rémora para la intercomunicación por medio de una línea troncal internacional. Este argumento tendría más fuerza si los modelos de entrevías adoptados fuesen invariables. Pero la conexión ferroviaria intercontinental, así como otras fases de la construcción de ferrocarriles, es un procedimiento gradual. Lo principal y más importante es formar un empalme de manera que exis-

ta el medio de comunicación continuada ó sin interrupción, de un punto ó de un país á otro. Despues de esto, y cuando el tráfico crece de manera que aumenta la cantidad de cargas sin interrupción de un punto á otro, puede determinarse la cuestión de una entrevía uniforme. Esto es lo que muestra la historia de la construcción de ferrocarriles así en los Estados Unidss como en otros paises. Hay tres anchos de carril ó entrevía que se conocen por la entrevía ancha, de 5 pies y 6 pulgadas (1.58 metros); la entrevía angosta, de 3 pies $\frac{3}{8}$ pulgadas (1 metro); y la entrevía modelo ó regular de 4 pies 8 y $\frac{1}{2}$ (1.45 metros). La entrevía ancha prevalece en más de la mitad de las líneas ferrocarrileras argentinas, y tambien en el Brasil; pero los ferrocarriles que aun la conservan no forman secciones indispensables de una línea central intercontinental. Por más que la presente política de las compañías no se propone cambiar estas líneas de entrevías regulares, tambien es cierto que son muy pocos los nuevos ferrocarriles que se construyen sobre dicha base.

La entrevía angosta ó de 1 metro, es la más comun en los países Sudamericanos, y su supuesta economía hace que se use en muchos de ellos en el presente estado de desarrollo ferroviario. Pero puede ensancharse, segun la experiencia lo ha demostrado, y no cabe duda de que con el tiempo se hará así en la mayor parte de los países. En algunos puntos se usa el tercer riel. La prueba más reciente de la ventaja de adoptar la entrevía regular ó modelo, se ha mostrado en México, donde el ferrocarril nacional la adoptó, y lo que se conoce por la ruta de Laredo, en la actualidad usa la entrevía regular ó modelo desde la frontera hasta la ciudad de México. Las dos Conferencias recomendaron la entrevía regular ó modelo, y es digno de mencionarse que este ancho de entrevía prevalece en las líneas de ferrocarriles existentes y

en proyecto hasta Guatemala, y que tambien es la preferida en el Perú y en cierta parte del ferrocarril Chileno.

Dificultades en los trabajos de Ingeniería.—Como quiera que al Comisionado que suscribe no se le ha hecho el encargo ni impuesto el deber de investigar las cuestiones técnicas de la construcción de ferrocarriles, no ha creido necesario incluir en este informe ninguna relación de los problemas de ingeniería ni de las dificultades que se presentan para resolverlos. Una autoridad competente ha explicado este asunto en los informes relativos al trazado intercontinental. Uno de los méritos principales de dicho trazado ha sido el de proporcionar á los peritos la base para hacer estudios ulteriores, base que ellos han utilizado para hacer indicaciones acerca de las variaciones en la ruta, algunas de las cuales reducen á un grado mínimo los obstáculos que se presentan en las obras de ingeniería.

Hablando en términos generales, puede decirse que las secciones del ferrocarril Intercontinental no presentan obstáculos en las obras de ingeniería que no hayan vencido en las líneas construidas, como en el ferrocarril del Callao á Oroya, por ejemplo, que tiene infinidad de declives, curvas, puentes, desviaderos, viaductos y túneles, ó en el de Guayaquil y Quito, así como en varios ferrocarriles mexicanos. La cuestión práctica es el costo que ocasiona el vencer estos obstáculos y el poder de los diferentes Gobiernos para llenar la falta cuando la tarifa en perspectiva no ofrece bastante aliciente á las empresas particulares. Esa cuestión queda resuelta mediante el propósito del Gobierno Chileno de abrir un túnel á través de los Andes; por la medida que ha tomado la República Argentina de construir una prolongación hácia el Norte, por la quebrada de Humahuaca hasta Bolivia; por virtud de la política que ha adoptado el Gobier-

no boliviano respecto de la línea que conecta á Tupiza y Uyuni, y mediante los planes del Gobierno peruano para cerrar el espacio que hay hasta Cuzco.

Aplicación de la Electricidad.—En relación con los problemas de la ingeniería, vuestro Comisionado desea dar publicidad á las sugestiones que ha recibido acerca de la posibilidad de utilizar la electricidad como fuerza motora en la construcción de ferrocarriles en algunas secciones de los Andes. Parece que puede utilizarse con este fin la enorme fuerza hidráulica que existe en dichas secciones. Esta cuestión se está tomando en consideración en relación con la posible aplicación de dicha fuerza motora eléctrica al ferrocarril Jujuy Bolivia, donde el costo del combustible es muy subido puesto que es muy necesario importar el carbón y luego traerlo de la costa desde una distancia de 1,000 millas. Se ha usado la madera del país en la obra de tirar las estacas ó pilotes, y construir la base ó cimiento de los muelles y viaductos. Se necesitan tres toneladas de madera para generar una fuerza igual á la que se produce con una tonelada de carbón mineral. Además, estas maderas no podrían utilizarse largo tiempo como abastecimiento de combustible para las máquinas. Se está estudiando la fuerza motora hidráulica de los ríos Yala, Reyes y Jujuy.

El señor ALEJANDRO BERTRAND, distinguido ingeniero civil chileno, que fue el perito técnico de su Gobierno en la controversia que surgió acerca de los límites con la República Argentina, y que ha hecho un estudio muy completo de las cordilleras al efectuar la obra de demarcación, ha recomendado el experimento de la tracción eléctrica. Su opinión, segun se lo ha referido á vuestro Comisionado, es que, dado el subido precio del carbòn y del combustible en general, la

posibilidad de utilizar la electricidad como fuerza motora generada por una fuerza hidráulica natural, podría, y tal vez debe convertirse en un factor determinante, cuando llogue el momento de elegir entre dos ó más rutas posibles. El resto de la opinión de los inteligentes podría estar en favor de una ruta cuya construcción fuese más costosa cuando dicha fuerza hidráulica se encuentra á mano en competencia con una más económica para efectuar la construcción, en la cual sería necesario traer el carbón mineral de la costa para llevar á cabo la operación. Esta idea se le ha de ocurrir á cualquier ingeniero en los Andes, que día tras día contempla la enorme é incalculable potencia hidráulica representada por millones de torrentes á medida que sus aguas caen de nivel á nivel.

El señor BERTRAND dice que en los Estados Unidos existen los mejores peritos en el procedimiento de la transformación de la fuerza hidráulica en fuerza motora, así como en el procedimiento de transmitir esta última á largas distancias. Él sugiere que estos ingenieros se unan ó agreguen á las futuras comisiones de reconocimientos y que decidan en cada caso particular, si la idea es ó no realizable. El señor BERTRAND sugiere, además, que podría haber otra razón en apoyo de un ferrocarril operado eléctricamente, sobre todo si se pudiese operar desde estaciones de fuerza motora, en vez de operarse con locomotoras, puesto que el peso de estas últimas representa un factor tan importante al determinar las dimenciones de los puentes y de los lechos de la vía en general. En una empresa para la cual toda pieza de hierro ó acero ha de traerse de tales distancias al lugar donde se ha de usar, que hace que el costo de conducción ó flete sea varias vaces mayor que el de producción, y en la cual el trabajo de obreros hábiles ha de llegar á un precio máximo, en tanto que el trabajo de los obreros nativos ha de ser barato, parece que cual-

quier método que propenda á disminuir las dimensiones de los viaductos y puentes, es digno de tomarse en consideración.

En Bolivia puede ofrecerse dentro de poco tiempo un experimento práctico de la utilidad de la fuerza hidráulica en su aplicación á la tracción eléctrica, siendo así que en dicha República se han preparado extensos planes para la construcción de un ferrocarril que se extienda hasta los Yungas por medio de la eléctricidad. El Comisionado que suscribe ha hecho mención de este proyecto al discutir los ferrocarriles bolivianos que es probable que se construyan.

Por relacionarse con el empleo de la fuerza eléctrica suministrada por fuentes hidráulicas, la reciente investigación que hizo el Señor THORMANN, proeminente ingeniero suizo, puede ser valiosa en Sudamérica donde, las Cordilleras crean condiciones semejantes á las que existen en Suiza. El ingeniero THORMANN encuentra que el empleo de la electricidad en vez del vapor, en los ferrocarriles suizos, es enteramente practicable y posee muchas ventajas. En dicho país el costo de los cambios en el ferrocarril resultaría considerable. En los países sudamericanos que los Andes atraviesan, no se encontraría este obstáculo al construir nuevas líneas.

El costo y eficacia del obrero.—Las condiciones obreras se diferencian tanto en los diferentes países, que el Comisionado que suscribe no juzga posible hacer un cálculo que pueda resultar exacto en todo los casos. Pero puesto que el sueldo del obrero representa el costo principal en la construcción de ferrocarriles, el Comisionado que suscribe ha tomado nota de los datos que le han dado los que se ocupan en la obra verdadera. De estos datos puede sacarse la conclusión general de que el promedio del sueldo de un peón ò jornalero en la construcción de ferrocarriles en las Repúblicas hispano-

mericanas no excede de 50 centavos oro por día, con una eficacia probable de un 75 por ciento á un 80 por ciento, comparado con un obrero semejante en los Estados Unidos. Esto compensa la diferencia que existe en las costumbres y la interrupción que causa la frecuencia de día de fiestas de la iglesia y nacionales.

En el ferrocarril de Cerro de Pasco, en el Perú, el promedio de los sueldos que se pagaban era un sol, ó 49 centavos en oro por día. Las nivelaciones las hacían cholos, mestizos ó indios nativos puros. La obra de mamposteriá de los puentes, muelles, etc, la hicieron por contrata albañiles italianos.

En la prolongación del ferrocarril argentino desde Jujuy hasta Tupiza, el tipo de sueldo más alto era un peso en moneda nacional, que equivale como 42 centavos oro. Los obreros que se emplean son naturales del país ó italianos, siendo así que en la República Argentina hay un gran número de italianos.

En México, donde se han construido muchos ferrocarriles, la mayor parte del trabajo lo han hecho obreros nativos. De una serie de informes que se le han proporcionado al Comisionado que suscribe, no aparece que el promedio de los sueldos que se han pagado ha ascendido á 35 centavos oro, si es que ha llegado á dicha cantidad.

Hace dos años, cuando en Nicaragua se estaban construyendo algunos ferrocarriles, el tipo de sueldo que se pagaba no equivalía á 20 centavos oro.

En el Brasil, cerca de la costa, durante un largo período, los trabajadores en las líneas no obtenían más de 28 centavos por día, al paso que en el interior, dicho sueldo llegó á reducirse hasta 15 centavos por día. Dícese que en la ac-

tualidad el tipo de sueldo ha subido un tanto, debido al hecho de que las condiciones financieras han mejorado.

Es necesario reconocer que el tipo de sueldo que se paga por los trabajos agrícolas en cualquier país, no puede tomarse como base para los trabajos en ferrocarriles. En muchos puntos donde el Comisionado que suscribe hizo investigaciones encontró que dicho tipo era aun mucho más bajo. En Guatemala, donde el tipo de los sueldos los fija el Gobierno por medio de un decreto, el tipo de pago es 9 centavos oro por día, pero los obreros ó trabajadores en los cafetales durante largo tiempo no percibieron más de 6 centavos por día. Tambien es preciso tener en cuenta que en muchos de estos países despues de hacer frente á las exigencias de las tareas agrícolas, no quedan trabajadores bastantes para emplearse en la construcción de ferrocarriles, aun en el caso de que dichos trabajadores fuesen capaces ó competentes para dicha tarea. La mayor parte de los gobiernos de dichas Repúblicas no se oponen á la importación de trabajadores de ferrocarriles, por más que generalmente se dictan reglamentos especiales sobre la materia.

En Honduras, con arreglo á una reciente concesión se permitió la entrada de obreros contratados, con excepción de los chinos.

Los trabajadores procedentes de las Antillas han venido á llenar el vacío que existía en los países de Centro América. Los Ferrocarriles de Costa Rica los construyeron principalmente negros jamaiquinos. En las prolongaciones del Ferocarril Central de Guatemala se trajeron zapadores y mineros de la Martinica para limpiar la vía á través de los bosques.

Principios en comun,—En las relaciones detalladas relativas á los varios países se han expuesto los preceptos principales de las leyes de ferrocarriles de las diferentes Repúblicas. El Comisionado que suscribe solicitó informes especiales sobre un punto que más bien es una cuestión de convenio internacional que de leyes. Este punto se refiere al tránsito de mercancías sin interrupción desde el sistema de ferrocarriles de un país, á través del territorio de otro. La Comisión panamericana de ferrocarriles de ambas conferencias, recomendó que el comercio de tránsito por las diferentes Repúblicas no debía pagar derechos de aduana ni contribución de ninguna clase. Al Comisionado que suscribe se le informó en cada caso, que los Gobiernos respectivos estaban dispuestos á efectuar esta clase de arreglos tan luego como surgiese la ocasión para ello.

El Perú y Chile han celebrado convenios con Bolivia, con arreglo á los cuales se concede el tránsito directo y sin interrupción desde sus puertos a través de la frontera y hasta dentro del territorio boliviano. Las Repúblicas de Centro América han celebrado entre sí convenios semejantes. El tratado celebrado entre la República Argentina y Bolivia para efectuar la prolongación del Ferrocarril Central del Norte, tiene por objeto un convenio análogo, cuando el ferrocarril cruce la línea de demarcación. De idéntica manera Chile y la República Argentina celebrarán un Convenio una vez que se termine el Ferrocarril Transandino. Esta cuestión no ofrece ningun obstáculo al proyecto de línea intercontinental.

Las recomendaciones tanto de la Primera como de la Segunda Conferencia, de que los materiales para la construcción y operación de ferrocarriles se declarasen exentos de derechos de importación, se han cumplido casi universalmente. al paso que en la mayoría de las Repúblicas se ha prescrito

tambien la exención de la contribución [nacional, y algunas veces tambien se ha prescrito la exención de las contribuciones provinciales ó municipales. El deseo de conceder subvenciones y terrenos baldíos, y de garantizar el interes sobre el capital invertido, se demuestra casi universalmente.

Las Leyes de las diferentes Repúblicas contienen preceptos semejantes.—Los rasgos más salientes de las leyes de ferrocarriles de las Repúblicas que el Comisionado que suscribe ha visitado, son semejantes, y están en armonía con el sistema de jurisprudencia latino y los principos de los códigos que prevalecen en los países hispano-americanos.

El reglamento del Estado de los acarreadores comunes es más estricto y detallado que en los Estados Unidos, tanto en cuanto á la tarifa de carga como á la de pasajeros, y tambien en cuanto á las condiciones del tráfico y las operaciones de las líneas. Pero si es verdad que la inspección del Gobierno es más estricta, tambien es cierto que la protección contra toda interrupción del tráfico á causa de las huelgas y por otros motivos semejantes, es más directa y el dominio de la relación entre los empleados y los patrones, incluso las mutuas obligaciones de los empleados y de las corporaciones que los emplean, se hacen cumplir con más rigidez.

En casi todas las Repúbicas, el porte libre de la correspondencia del Gobierno constituye una de las condiciones de la franquicia. El principio abstracto de la reversión final de los ferrocarriles al Estado, se afirma en el precepto relativo á su adquisiciòn despues de un período de tiempo fijo, que generalmente es noventa años. La tendencia actual parece oponerse á que el Gobierno posea los ferrocarriles, excepto en los casos especiales en que consideraciones de política nacional hacen que las líneas de ferrocarriles se proyecten y construyan á costa ó por cuenta de la nación,

Acuerdo para la defensa mútua.—No se ha formulado ningún convenio internacional que tenga por objeto preever las futuras contingencias en cuanto al dominio de las líneas continentales, y puede decirse que ningun acuerdo es practicable. Al menos, no existe ninguna exigencia inmediata para que se dicte un precepto especial en las leyes. Sin embargo, al efectuar un exámen de toda la cuestión, es necesario tener en cuenta la importancia de la protecciòn al comercio en caso de ocurrir una guerra entre las potencias europeas, ó de una guerra europea contra una ó más de las naciones americanas. Segun se ha expresado en el informe que la Comisión Pan-Americana, de Ferrocarriles presentó á la Segunda Conferencia, el comercio podría afectarse seriamente á causa de la interrupción de la comunicación marítima, pero el peligro precedente de esta causa se reduciría á un grado mínimo si las Repúblicas de toda la América se conectasen entre sí por ferrocarril, no estando así obligadas á depender de la comunicación marítima, Una línea de ferrocarril que pusiese en comunicación á las Repúblicas de toda la América, sería un beneficio para todas ellas y, con el apoyo de los Estados Unidos, las colocaría en una posición invulnerable á cualquier asalto auropeo, y quedarían libres de toda injustificada é inconveniente agresión de potencias extranjeras.

LOS MERCADOS Y EL COMERCIO

La cuestión del comercio, que se ha de desarrollar por virtud de la construcción de ferrocarriles, tiene dos aspectos. El primero tiene una relación directa con la construcción de ferrocarriles, por cuanto proporciona la oportunidad de obtener un mercado más ámplio, siquiera sea temporal, para suministrar rieles de acero, material rodante y material para

construcción de puentes. El segundo aspecto de la cuestión se relaciona con el comercio en general y la demanda permanente que puede crearse.

Al describir las fundadas esperanzas ó perspectivas de diferentes paises, tanto en cuento al ferrocarril intercontinental como en cuanto á otros ferrocarriles proyectados, el Comisionado que suscribe ha indicado los que prometen la más pronta realización. Esto se ha hecho á fin de que se aproveche la oportunidad para suministrar el material que se necesite para su construcción. Esto puede entenderse en general en vista de la relación que se ha hecho de las concesiones y de las prolongaciones, donde la construcción de dichas vías está ya progresando, ó donde es probable que se comience pronto.

Al poner en práctica las empresas existentes, se han comprado rieles de acero tanto en los Estados Unidos como en Europa. El Comisionado que suscribe ha notado que, á pesar de la ventaja de los costos de flete que tienen los exportadores ó remitentes europeos, las fábricas de los Estados Unidos pueden suministrar, tanto á la América Central como á la del Sud, los rieles de acero que se necesiten para la construcción de las líneas proyectadas y para mejorar ó reparar las existentes. La ganancia que este comercio ofrece justificaría que se solicitase.

Se ha mostrado una marcada preferencia por el material rodante fabricado en los Estados Unidos, con excepción de los rieles. Las locomotoras, y los carros de pasajeros y de carga, se construyen con arreglo á los modelos que se consideran más á propósito para las necesidades locales y las condiciones especiales del tráfico. A pesar de que las líneas de ferrocarriles en Sudamerica las poseen extranjeros y del natural deseo de las potencias europeas de favorecer sus industrias, éstas no pueden competir con éxito con el fabricante

americano, en el precio ni en la adaptabilidad de las mercancías, cuando este último fabricante quiere hacer la competencia en ese campo y luchar por obtener su dominio.

La preferencia del material rodante americano.—El Brasil ofrece el ejemplo más notable de la preferencia que se muestra por las locomotoras y otros materiales rodantes americanos. En el último informe del Departamento de Obras Públicas de dicha República, se hace una relación del material rodante y de otros materiales existentes. En casi todos los casos, el modelo de construcción americana es el preferido. Se usa generalmente el sistema de Westinghouse. Los Estados Unidos ván á la cabeza en cuanto á locomotoras, y tambien en cuanto á carros de pasajeros, al paso que la Gran Bretaña tiene la preferencia en carros de carga. Se usa casi exclusivamente el modelo de carro para la conducción de ganado vivo.

El mayor uso que de los carros de carga ingleses para la conducción de la cosecha de café se hace en los ferrocarriles, se advierte en la línea que se extiende de Judiahy á Santos. El número de dichos carros excede de 2,500.

El Resúmen detallado es el siguiente:

Paises	Locomotoras	Carros de pasajeros	Carros de carga
Estados Unidos.....	616	576	2,357
Gran Bretaña.....	279	333	5,716
Francia y Suiza.....	43	30	491
Bélgica y otros países.....	8	92	1,459

Se notará que Alemania, que tiene un comercio muy importante con Sudamérica, exporta muy pocas locomotoras y carros, si es que exporta algunas, al Brasil, y lo mismo sucede con los otros países. Reciben cierta proporción de rieles de acero de Alemania, pero muy poco material rodante.

La República Argentina es un buen parroquiano.— La República Argentina es la que hace mayores compras de rieles de acero y de materiales para ferrocarriles y, sin embargo, los Estados Unidos no obtienen de este comercio la parte que debieran obtener. Durante el último año del cual se ha podido conseguir la estadística, las importaciones de rieles de acero que hizo la Argentina ascendieron á $ 1.107,600, de los cuales sólo correspondieron $ 153,000 á los Estados Unidos; importó materiales para ferrocarriles (sin contar los rieles y el material rodante) por valor de $ 1.779,466 de los cuales los Estados Unidos sólo suministraron materiales por valor de $ 322,358. Las importaciones de locomotoras representaron un valor de $ 345,000, de los cuales sólo correspondieron $ 16,600 á los Estados Unidos. Se importaron carros de ferrocarriles por valor de $ 247,000, de los cuales solo correspondieron 138,000 á los Estados Unidos. De los $ 313,718, valor de materiales de tranvías que importó la Argentina, solo correspondieron $ 201,400 á los Estados Unidos. Durante el mismo año la República Argentina importó materiales para construcción de puentes por valor de $ 123,000, de los cuales los Estados Unidos no representaban ninguna parte. El hecho de que los ingleses poseen casi por completo los ferrocarriles argentinos, explica las importaciones relativamente insignificantes que se hacen de los Estados Unidos, siendo así que la mayor parte de dichas importaciones se han hecho de la Gran Bretaña, que pudo au-

mentar levemente su comercio con dicha República gracias á la demanda de carbón mineral y de materiales para ferrocarriles durante el año en el cual tanto Alemania como los Estados Unidos sufrieron una pérdida, debido á las condiciones desfavorables que á la sazón existían.

Si bien es verdad que la propiedad inglesa de la mayoría de las líneas de ferrocarriles hace que se prefiera comprar material de ferrocarriles fabricados en Inglaterra, no es menos cierto que el Gobierno argentino compra—sin tener en cuenta la preferencia y sin prevención—en el mercado que ofrece las mejores condiciones. El Gobierno envió un representante á Europa para dar una orden de 20,000 toneladas de rieles, 30,000 de material para construcción de puentes, y otros utencilios de acero para usarse en la prolongación del ferrocarril Jujuy-Bolivia, y en otros ferrocarriles del Estado. En el mes de Enero del corriente año este agente dió la orden de rieles de acero á las fábricas belgas establecidas en Liege, y es probable que la misma fábrica obtenga la orden de materiales de construcción de puentes.

Oportunidades perdidas y oportunidades existentes.—Las cifras durante los cuatro ó cinco últimos años respecto de la importación de rieles, material rodante, etc., norteamericanos, á los diferentes países, no ofrecen una prueba exacta del poder de los Estados Unidos para obtener este comercio, por el hecho de que las fábricas no podían cumplir ó llenar las órdenes domésticas durante aquel próspero período de tiempo. El Comisionado que suscribe tuvo ocasión de enterarse de muchos casos en que se prefirieron á los Estados Unidos, pero las órdenes fueron abandonadas en el acto ó se demoraron á tal extremo, que los contratantes se vieron obligados á acudir á las fábricas europeas. Esta desviación del comercio no debe dar necesariamente resultados desfavora-

bles permanentes para los Estados Unidos si los fabricantes americanos quieren atender á la demanda que en la actualidad existe en Sudamérica.

Los rieles, las locomotoras y el material rodante, en la línea de Cerro de Pasco, así como los puentes, vinieron todos de los Estados Unidos. Lo mismo sucedió con el ferrocarril de Guayaquil y Quito en el Ecuador. La corporación peruana al comprar recientemente locomotoras, prefirió y solicitó las de fábricas americanas. La prolongación del ferrocarril central de Guatemala, se hizo enteramente con material importado de los Estados Unidos. El ferrocarril del Norte de Costa Rica compró en los Estados Unidos todo su material para dicha línea, así como para el muelle de puerto Limón, y la Compañía inglesa encontró que era más ventajoso comprar una parte del material rodante tambien en los Estados Unidos. Parece que se ha abandonado ó haberse pasado por alto la oportunidad para suministrar material de construcción de puentes á la Argentina. Si las fábricas americanas pueden suministrar puentes para Egipto, es evidente que tambien pueden suministrarlos para cualquier parte de Sudamérica.

El establecimiento de una fundición de acero en Monterey, México, puede traer consigo una pérdida de ordenes para los Estados Unidos, siendo así que la política de impuestos proteccionistas de México, es probable que se pongan en práctica, de manera que los ferrocarriles mexicanos le den algunas de sus ordenes á la compañía de Monterey. Tambien se ha llamado la atención hácia el aumento de la producción de carbón de piedra y coke en México. La comisión del Gobierno que estudió la cuestión monetaria, en 1903, fijó la producción de dicho carbón y coke en 1.000,000 de toneladas, y aventuró la opinión de que en 1905 llegaría á 2.000,000. Sin embargo, si bien es verdad que las

industrias mexicanas se están estimulando, tambien es cierto que la pérdida de los Estados Unidos en cualquier ramo en dicha República de México ha de obtener compensación en el progreso y prosperidad generales.

Debe tenerse en cuenta que no es muy difícil para los fabricantes de los Estados Unidos hacerle la competencia á Europa en el abastecimiento de materiales para los ferrocarriles eléctricos. Aun en los casos en que estas empresas y otras análogas están bajo el dominio del capital europeo, se encuentra ventajoso hacer extensas compras en los Estados Unidos. Dos empresas de esta índole que se terminaron recientemente en el Perú, compraron en los Estados Unidos tanto los aparatos como los materiales.

El comercio permanente debido al desarrollo de los ferrocarriles.—Al volver á estudiar la cuestión de los mercados permanentes, las oportunidades creadas por la construcción de ferrocarriles resultan de gran importancia. Los ejemplos particulares, más bien que las deducciones generales, sirven para hacer que esto resulte evidente. En la América Central y en algunas partes de Sudamérica, el derecho de vía se protegía con cercas de alambre. Esto hizo ver su utilidad á los dueños de fincas rústicas. En seguida comenzaron á dar ordenes, y en la actualidad las importaciones de alambre de púas son muy grandes.

El desarrollo de las minas por medio de la comunicación ó transporte ferroviario se ha descrito tan á menudo, que apenas es necesario citar un ejemplo especial, pero México ofrece un ejemplo tan elocuente, que no es posible pasarlo por alto. Las probabilidades de construcción de ferrocarriles en Bolivia y en el Perú, á través de los campos y regiones de minas, constituye una prueba suficiente de lo que puede hacerse en dichos países, puesto que la maquinaria de mine-

ría de fábrica americana ya ha obtenido un excelente mercado, que sin duda se ha de ensanchar con la expansión y desarrollo de los recursos minerales.

En las regiones agrícolas la demanda sigue á la locomotora, es decir, es una consecuencia directa de ella. Esto sucede especialmente en la República Argentina, donde se hacen las mayores importaciones de trilladoras y otros instrumentos de agricultura, incluso los vehículos de los Estados Unidos.

Análisis de las condiciones poco satisfactorias.—Al discutir los mercados de países extranjeros, no es conveniente ni práctico pasar por alto el estado poco satisfactorio del comercio de los Estados Unidos con Sud América. En substancia, dicho comercio se halla paralizado en cuanto se relaciona con las exportaciones. El saldo contra los Estados Unidos no muestra ningun cambio favorable. En 1903 las importaciones de Sud América ascendieron á $ 113.000,000 y las exportaciones solo ascendieron á $ 46.000,000. Es cierto que dichas exportaciones excedieron á las de qualquier otro año durante la última década, y tambien es verdad que hubo un aumento de $ 7.000,000 respecto del año anterior. Pero en 1902 había habido una baja, y las exportaciones que se hicieron en 1903 solo excedieron en $ 4.000,000 á las de 1901. Este aumento fue debido principalmente á la República Argentina siendo así que los Estados Unidos fueron partícipes de la prosperidad agrícola de dicha República. El aumento de exportaciones á los países tropicales apenas era digno de mencionarse.

Nadie pondrá en tela de juicio que á los Estados Unidos les conviene valerse de toda milla de construcción de ferrocarriles para obtener el crecimiento y la permanencia de sus exportaciones, tanto á Centro América como á Sudamé-

rica. El argumento de que no existe la demanda es insostenible. En el curso de sus viajes, el Comisionado que suscribe encontró á los indios nativos, en las más aisladas regiones interiores de Bolivia, consumiendo comestibles americanos, usando calzado fino francés, y adornándose con charros pañuelos de fábrica alemana. Allí había demanda para los productos de la civilización.

La objeción más comun que se hace, es decir, los largos plazos que se requieren para hacer las ventas, es una objeción válida, y es necesario hacerle frente. Sin embargo, los fabricantes europeos de algunos años á esta parte han mostrado una tendencia notable á acortar los plazos que se les concedían á los países hispano-americanos, y ya existe algo así como una aproximación, no á efectuar las compras al contado, pero sí á dar crédito únicamente por un tiempo razonable. En los principales centros comerciales de la costa del Pacífico, en los cuales se han establecido algunos negocios americanos sobre sólida base, esta cuestión se ha resuelto satisfactoriamente. La casa americana principal que tiene la mayor parte del comercio del Perú, Chile y Bolivia, calcula su pérdida á causa del crédito concedido, sólo en un medio por ciento. Las razones sociales ó casas americanas que tienen relaciones comerciales en Buenos Aires, tambien han podido conceder plazos razonables y hacer negocios con una pérdida mínima.

La guerra de los rivales Europeos.—El Comisionado que suscribe cree que solo debe decir una palabra acerca de la guerra mortal comercial que la Gran Bretaña y Alemania se hacen en Sudamérica. Los resultados de dicha guerra varían, puesto que la resistencia que Inglaterra hace algunas veces, parece ser capaz de rechazar con éxito todos los asaltos en algunos ramos especiales del comercio, pero, sin embargo,

en el transcurso de unos cuantos años, se verá que las obras exteriores están minadas por la competencia alemana. Es un fenómeno económico que Alemania, que ha invertido un capital relativamente pequeño en los ferrocarriles, así como en las industrias y en las empresas de desarrollo ó explotación de los países Sudamericanos, obtenga una parte tan grande de los beneficios ó ganancias del comercio, pero lo cierto es que este fenómeno no altera los hechos.

El interes de los fabricantes y comerciantes de los Estados Unidos en el conflicto de los beligerantes comerciales está en gozar del legítimo beneficio ó las prerrogativas de los neutrales. Dichos fabricantes y comerciantes han demostrado que pueden competir con ambos contendientes cuando quiera que lo deseen. La cuestión inmediata es hacer frente á la competencia de las mercancías baratas de fábrica alemana, tanto en la imitación (como sucede), con las máquinas de coser americanas, por ejemplo como en los artículos de fábrica alemana que son originales. Por la opinión que al Comisionado que suscribe le dieron las principales casas importadoras, no cree el Comisionado que suscribe conveniente ni necesario que las fábricas de los Estados Unidos traten de competir con los artículos sumamente baratos de fábrica alemana. La reacción de dicha baratura ya ha comenzado. En la actualidad se hacen pedidos de mercancías buenas á precios equitativos. Los Estados Unidos pueden satisfacer esta demanda mejor que Alemania.

El Comercio del Valle del Missisipi.—Como consecuencia del crecimiento de los mercados por medio de la construcción de ferrocarriles, bastará decir una palabra para enumerar las ventajas inmediatas que resultaría para el valle del Missisipi y el centro del Oeste. Ya se ha mostrado como la

prolongación de ferrocarriles se extiende por México hasta Centro América y Panamá. No es necesario volver á hablar del mercado que México ofrece, pero debe tenerse presente que los países que están más allá de México tambien son consumidores.

La tendencia que en la actualidad se advierte es especialmente hácia el consumo de artículos que el centro del Oeste tiene medios excepcionales para producir. Se aumenta la demanda de artículos de ferretería para los constructores, al paso que la demanda de máquinas y vehículos agrícolas de todas clases es contínua. Los informes consulares han mostrado la creciente aceptación y popularidad de los muebles fabricados en los Estados Unidos, al paso que el mercado de calzado extranjero en Colombia y otros países hispanoamericanos, lo han capturado las fábricas americanas que se tomaron la molestia de adaptar sus hormas á las peculiaridades locales. Los mercados para la harina, el tocino y las conservas alimenticias, se conocen ya á tal extremo, que no es necesario discutirlos detalladamente.

Una parte considerable de los productos del Centro del Oeste se envían al Sud por los ferrocarriles, y en canje reciben las frutas y otros productos tropicales de los países Sudamericanos.

OBSERVACIONES FINALES

La conclusión que ha sacado el Comisionado que suscribe como resultado de las investigaciones que durante un año ha hecho, puede expresarse sucintamente. El Comisionado que suscribe desea expresarla en los términos más enérgicos que sea posible por medio de palabras. Los Estados Unidos tienen la oportunidad de extender su comercio esti-

mulando la construcción de ferrocarriles en las Repúblicas vecinas y amigas que á ellos vuelven los ojos como su guía. Todas las naciones de las tres Américas gozarán de los beneficios de este ensanche comercial. La actitud de los respectivos Gobiernos y su vehemente deseo de que se aumente la inversión del capital norteamericano, se ha declarado ya con franqueza y sinceridad. No es posible esperar que dichos Gobiernos puedan evitar ó estorbar por completo la inversión del capital europeo, pero sin embargo, es muy significativa su preferencia de la inversión y las empresas norteamericanas. La política de dichos países, como resultado de la experiencia, es tratar con compañías ó individuos que tengan una reputación reconocida y legítima. Para el capital que dichas compañías ó individuos posean, hay toda clase de aliciente, no solo en la creciente estabilidad de los Gobiernos, sino también en su poder para llevar á cabo y cumplir sus garantías, y en el deseo que los anima de dictar leyes que vengan á satisfacer las exigencias ó necesidades razonables.

Indicaciones.—Como quiera que la misión del Comisionado que suscribe fue simplemente recoger informes oficiales fidedignos y publicar condiciones y perspectivas ó probabilidades existentes, no cree el Comisionado que suscribe que sea necesario hacer recomendaciones especiales. Sin embargo, en obsequio del estímulo del proyecto de ferrocarril intercontinental y el estímulo de otras empresas ferroviarias, así como en beneficio del capital que acaso desee obtener más datos, el Comisionado que suscribe sugiere las siguientes fuentes de información:

La Comisión Permanente del Ferrocarril Pan-Americano, que tiene su Oficina principal en Washington, y de la cual es Presidente el Honorable H. C. DAVIS, de la Virginia Occidental.

La Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas establecida en Washington.

Los informes de los Ministros acreditados en los Estados Unidos, enviados al Departamento de Estado y los Informes Consulares que publica la Oficina de Relaciones Comerciales.

La Embajada de México, y las Legaciones de las Repúblicas de Centro y Sud-América en Washington.

Acción de gracias.—El Comisionado que suscribe desea expresar su sincera gratitud al Secretario de Estado, y por conducto de él al Presidente de los Estados Unidos, por el honor que se le ha conferido al elegírsele para la misión de llevar á cabo la resolución de la Segunda Conferencia Internacional de Estados americanos, con relación al Ferrocarril Pan-Americano. Tambien desea dar las gracias á los Ministros de los Estados Unidos en las varias capitales, que facilitaron su trabajo tanto mediante su presentación oficial á los Gobiernos como por los esfuerzos individuales que hicieron para suministrarle al Comisionado que suscribe los datos que solicitaba.

El Comisionado que suscribe desea, además dar público testimonio de la gran ayuda que le han prestado en su misión el Embajador y los Ministos en Washington, de las Repúblicas visitadas, por virtud de sus esfuerzos en poner el asunto en conocimiento de sus respectivos Gobiernos, y tambien desea dar las gracias por la sincera cooperación que le ofrecieron los respectivos Gobiernos.

Nada más propio que el reconocimiento del beneficio obtenido, del apoyo y las indicaciones de la Comisión Permanente del Ferrocarril Pan-Americano. Su Presidente, el Honorable H. G. Davis, desde la Primera Conferencia Internacional de Estados Americanos, de la cual fue miembro, por

la perseverancia de sus esfuerzos, ha hecho que el proyecto del Ferrocarril Intercontinental se halle dentro de la esfera de su realización, y su nombre estará siempre identificado con dicho proyecto. La aprobación del señor ANDREW CARNEGIE, que tanta experiencia práctica tiene en la materia, tambien ha contribuido á que la idea se haya arraigado en la opinión pública como digna de los esfuerzos de los Gobiernos y de las empresas particulares.

Debe mencionarse, finalmente, la ayuda prestada por la prensa periódica de las varias Repúblicas, que ha hecho una completa, lucida y sistemática exposición del proyecto.

Tengo el honor de quedar, señor, muy respetuosamente, vuestro obediente servidor,

CHARLES M. PEPPER,
Comisionado de los Estados Unidos
y del Ferrocarril Pan-Americano.

(ANEXO G.)

WASHINGTON, 15 de Junio de 1905.—A la Tercera Conferencia Internacional Americana.—Rio de Janeiro.

Señores Delegados:—De conformidad con las instrucciones de la Segunda Conferencia Internacional Americaca que creó la Comisión Permanente del Ferrocarril Pan-Americano, pide permiso para someteros la siguiente Memoria.

La Segunda Conferencia, en su sesión celebrada en la ciudad da México, nombrò una Comisión para tratar del Ferrocarril Pan-Americano; la cual dió sobre el particular un informe general y completo. Aquel voto motivó un adelanto notable sobre lo que al respecto dispuso la Primera Conferencia reunida en Washington en 1889-90, la cual recomendaba desde entonces la creación de esta Comisión Internacional.

Nombrada la Comisión, y bajo la dirección de ésta, se hizo un estudio intercontinental de los trazados posibles del Ferrocarril Pan-Americano, los cuales fueron publicados, habiendo procurado para este fin los necesarios fondos, tanto el Congreso de los Estados Unidos de América como los de otras Repúbicas que así cooperaron para aquel resultado.

Ninguna otra medida se tomó para continuar los estudios del proyecto, hasta que se reunió la Segunda Conferencia.

Ésta, la de México, ratificando la resolución de la de Washington, que recomendaba "la construcción de líneas complementarias del Ferrocarril Intercontinental que deberá atravesar las diversas Repúblicas" autorizó para que continuasen los trabajos de manera permanente instituyendo una Comisión Especial Permanente cuyos miembros deberían residir en los Estados Unidos.

La resolución disponía:

"Que el Presidente de la Conferencia nombrase una Comisión de cinco miembros residentes en los Estados Unidos de América, los cuales deberían comenzar á funcionar desde que terminasen los trabajos de aquella Conferencia, con poderes para aumentar el número de sus miembros y sustituyéndolos cuando fuese necesario; nombrar así mismo, subcomisiones que fuesen necesarias y designar su relator, dando cuenta á la siguiente Conferencia de los trabajos lleva-

dos á efecto, suministrando á este respecto todas las informaciones posibles sobre el Ferrocarril Intercontinental; en fin ayudando y estimulando tanto cuanto posible la feliz resolución del referido problema".

Siguiendo dichas instrucciones, el Presidente de la Conferencia de México nombró la siguiente Comisión: "Sr. H. G. Davis, de Virginia, West, Presidente; Andrew Carnegie, de Nueva York; Manuel de Aspirroz, Embajador de México; Samuel Alvares Calderón, Ministre del Perú y A. Lazo Arriaga, Ministro de Guatemala".

La Comisión se reunió en Washington, organizándose y celebrando sesiones de vez en cuando. En la sesión de 21 de Enero de 1903, de acuerdo con las resoluciones adoptadas en la Segunda Conferencia de México, resolvió mandar un Comisario á las diferentes Repúblicas con la misión de estudiar minuciosamente los recursos de los diferentes países, las condiciones de sus ferrocarriles construidos, el futuro tráfico comercial que pudiesen desarrollar con relación á la línea internacional y los favores ó concesiones que los respectivos Gobiernos quisiesen garantizar á la empresa.

Para tal misión fué designado el Sr. Carlos M. Pepper, uno de los Delegados de los Estados Unidos en la Conferencia de México. El Congreso de Estados Unidos, de acuerdo con la recomendación de la Conferencia, autorizó por su vez el nombramiento de un Delegado y destinó una modesta suma para los gastos del Comisario. Esta fué luego aumentada por el Presidente señor Carnegie.

En una de la sesiones de la Comisión, celebrada en 5 de Marzo de 1903, se adoptó la resolución de recomendarse para el cargo de Comisario al señor Pepper y en ese sentido se dirigió aquella al señor Presidente Roosevelt y al Secretario señor J. Hay, pidiendo aquel nombramiento con el

carácter de representante oficial de los Estados Unidos. Es justo recordar aquí el simpático interes que tomó el Secretario Hay por los trabajos de la Comisiòn, no solo en vista de las consultas personales que dirigía á los miembros de ésta como por las instrucciones dadas á los Diplomáticos que representaban á los Estados Unidos de América, dándoles instrucciones y pidiéndoles que influyesen con toda la eficacia de sus cargos para facilitar la marcha del proyecto del Ferrocarril Pan-Americano y especialmente para que se insinuasen en el espíritu de los Gobiernos de las diferentes Repúblicas y les hiciesen conocer el vivo interes que por tal empresa manifestaba el Gobierno de los Estados Unidos de América.

El Delegado especial pasó un año visitando los diversos países y recogiendo las informaciones generales de que precisaba, especialmente á lo que se refiere á su comercio externo é interno, así como mostrando los fines que visaba el Ferrocarril Intercontinental de manera á tornarlo más conocido de los pueblos á él ligados. A su vuelta en la primavera de 1904, presentó una memoria completa de sus investigaciones, juntando á las mismas una planta dibujada bajo la dirección de la Comisión y en la cual se mostraba, no solamente el trazado de la línea Intercontinental y sus ramales, como tambien los ferrocarriles en construcción en aquel entonces.

Esa memoria fue mandada al Congreso por el señor Roosevelt quien la mandó distribuir, reservando algunos millares de ejemplares para servicio de la Comisión.

Además de la distribución metódica á que se acaba de aludir, se destinaron algunos ejemplares para la Exposiciòn de S. Luis.

En fin, la memoria fue traducida en español por la

Secretaría de las Repúblicas Americanas y publicada en el Boletín Mensual.

Adjunta vá una copia de esa memoria que servirá como subsidio de información general para el asunto que está actualmente en discusión y tambien una copia de la memoria presentada á la Segunda Conferencia por la Comisión del Ferrocarril Pan-Americano.

Nuevas informaciones fueron recibidas relativamente al progreso del proyecto y á la actividad con la cual algunas Repúblicas lo sostenían en la ocasión del banquete dado en Mayo de 1905 por el Presidente de la Comisión, al cual asistieron los representantes diplomáticos de varias Repúblicas, los cuales dieron detalles sobre la construcción de ferrocarriles en sus respectivos países y dieron informes sobre las intenciones de sus respectivos gobiernos.

En esa ocasión, se leyó una carta del señor Andrew Carnegie en la cual pleiteaba en el sentido de que los Estados Unidos contribuyesen con la cantidad de $ 100.000,000 para la realización del Intercontinental, con tal de que las Repúblicas Hispano-Americanas concurriesen con cantidad igual. El honrado S. B. Elkins, Presidente de la Comisión de Comercio Interestados, del Senado Americano, presente como convidado, se manifestó favorablemente en relación á la colaboración del comercio internacional, puesto que su desarrollo era lo que visaba el Ferrocarril Pan-Americano. El Senador Elkins prometió entonces que todos los futuros programas de las venideras Conferencias Pan-Americanas tendrían su apoyo de manera que el trabajo de la Comisión del Ferrocarril Pan-Americano continuara siendo una obra de enorme utilidad para todos los países, como llegaría á serlo definitivamente el día de su realización. Las observaciones hechas y las cartas lei-

das en la referida ocasión fueron publicadas en ingles y español en un folleto que tuvo amplia circulación y que va adjunto al presente informe.

Durante el último año, el trabajo de la Comisión se ha limitado en gran parte á realizar lo que dispuso la resolución de la Conferencia Mexicana, esto es: "que fuesen dados todos los informes posibles sobre el trabajo del Ferrocarril Intercontinental, promoviendo y estimulando la feliz ejecución del referido proyecto".

Esto se ha llevado á cabo por medio de correspondencias; respondiendo á las diferentes preguntas que se nos hacen; por las publicaciones que hacemos; por la indicación de temas que puedan ser publicados en los diarios, revistas y enciclopedias y por la amplio colaboración de prensa con que contribuyen con sus artículos los señores miembros que componen la Comisión.

La procura de informaciones es la prueba más evidente del interes general que despierta el proyecto y la Comisión piensa que los informes dados por ella han sido de un gran provecho, no solo para ilustrar al público de los Estados Unidos en lo que se refiere á las ventajas comerciales del proyecto y con referencia á las riquezas de los países que atraviesa el Ferrocarril Internacional Americano, sinó tambien para promover una mejor inteligencia entre los diferentes pueblos y así estrechar las relaciones de los países.

La Comisión no cree necesario indicar detalladamente en esta memoria la inmensa influencia de los ferrocarriles, su influencia en el desarrollo de los recursos internos, en el comercio propio de los estados y con relación á su movimiento externo, sino exponiendo apenas las ventajas derivadas del Ferrocarril Pan-Americano en sus troncos y ramales.

Este aspecto del asunto fue resumido en un artículo escrito por el Director de la "Nort American Review" en Mayo de 1906. En ese trabajo, se decía entre otras informaciones:

"Conviene tener en cuenta el trazado general y la creación del tronco Intercontinental ó principal y ramales. La base del asunto es eminentemente mercantil, ya la encaremos bajo el punto de vista individual, ya bajo el de los intereses de una sola nación, ya bajo la conveniencia de las diferentes naciones que componen el continente americano. Los Ferrocarriles efectivamente, se llevan á cabo para alcanzarse dividendos.

No debe una nación tomar por base absoluta del cálculo de sus riquezas, apenas las ganancias líquidas sobre acciones y obligaciones de capitales sociales. Para ella las verdaderas ganancias son las que resultan del desarrollo de los recursos locales, del mercado más amplio así conseguido para los productos del país, del aumento de población resultante de la emigración y, en una palabra, la prosperidad de un país. Ni todas las ventajas se pueden representar en moneda corriente, porque las hay tales que se manifiestan por el conocimiemto más íntimo de los pueblos que componen un país y por el cultivo del patriotismo. Este resultado se consigue precisamente por la influencia que ejercen las comunicaciones frecuentes y baratas entre las diversas regiones de un mismo país.

***

Las ganancias internacionales, así como las nacionales, se consiguen tambien mediante mercados más ámpliamente abiertos al comercio, gracias al aumento de los medios de comunicación y de transacción entre los diferentes países.

El mútuo y mejor conocimiento de dos pueblos es ciertamente un resultado mucho más apreciable y esto se obtiene proporcionándoles medios de comunicación. Las ganancias internacioneles pueden traducirse en *dollars* y en *centavos* cuando se trata apenas de incremento comercial, pero tambien las hay de paz cuando ellas se traducen en desinteligencias por falta de relaciones recíprocas. En vista de lo que acabamos de decir, se puede asegurar que el Ferrocarril Pan-Americano ofrece compensaciones muy ventajosas, tanto para los individuos, como para las naciones que, si bien separadas como Repúblicas independientes, forman parte de la gran familia del Hemisferio Occidental.

***

Desde que se pueda garantizar tonelage suficiente para un ferrocarril, éste debe ser propuesto y ayudado. Donde quiera que un tráfico semejante, ó una parte importante del mismo, pueda ser internacional, hay lugar á construir un ferrocarril de interes internacional.

Los caminos Pan-Americanos segun se ha podido observar, corren paralelamente á la costa del Pacífico, acompañando la dirección de la Cordillera de los Andes, pero motivan por su vez ramales que se dirigen para el Atlántico ó más directamente para el Pacífico. Aunque la construcción de aquellos es así más difícil que si se siguiere á orillas del mar, tiene un aspecto mercantil proveniente del tráfico, que asegura su tonelage al atravesar las regiones mineras de las Sierras. Este tonelage es de aquellos que, por el beneficio que dejan, compensan rápidamente los sacrificios.

Es posible que la línea Internacional, considerada apenas bajo su aspecto técnico, tenga que vencer dificultades con relación á sus rampas curvas, túneles, puentes, cortes,

y terraplenes, con mucha más energía que en cualquier otra línea de semejante magnitud, pero no es menos cierto que en parte alguna existe tan vasta superficie cubierta de riquezas mineralógicas, como plata, cobre, carbón, hierro, estaño, que pueden ser aprovechadas para el tráfico del ferrocarril en su trayecto por los Andes. Tambien debe tenerse en cuenta que existen enormes espacios cubiertos de bosques y apropiados para agricultura que debidamente explotados, crearán aumento de tonelage.

El servicio de vapores, por su naturaleza, es de escaso provecho para desarrollar todo el interior de un país; la línea costera, poca densidad de tráfico proporciona y los puntos que el Ferrocarril no alcanza poco tonelage representan. Cuando los pesos que tal tonelage supone llegan á los mercados con el auxilio de cargadores, muleteros y por medio de carromatos, al importe de semejante transporte llega á veces á valer tanto como los propios productos transportados. El Ferrocarril llega á cargar en estaciones poco apartadas unas de otras, pero los vapores de la América del Sud no tienen por lo comun cargadores que estén distanciados de menos de 150 millas de cada puerto de origen, ó sea separados en una extensión total de 300 millas. Estas razones, tan perentorias, aconsejan por sí solas y recomiendan la creación de Ferrovías aceleradas".

La Comisión al trasladar esta opinión se siente auxiliada en sus proyectos, porque bajo cualquier aspecto que se le considere, el Ferrocarril Pan-Americano, significa un derrotero de progreso. La mejor manera de demostrar este progreso es dar un informe resumido sobre las condiciones de las Repúblicas interesadas en aquél. Este informe tiene por base las comunicaciones dirigidas á la Comisión por los

representantes diplomáticos de los diferentes Gobiernos. Las últimas informaciones recibidas no podrán ser incluidas por haber llegado fuera de tiempo oportuno y por no ser fáciles las comunicaciones entre Washington y algunos de los países americanos, pero la Comisión ha recibido la seguridad de que cualquier información suplementaria, si fuera reconocida necesaria, será dada ò ampliada por los señores Delegados de la Tercera Conferencia, los cuales podrán comunicar los datos más recientes que tengan relación con los ferrocarriles de sus diversos países. Entretanto, el aspecto general del Ferrocarril Pan-Americano, así como las posibilidades de comunicación ferroviaria entre Nueva York y Buenos Aires, pasando por las capitales de las demás Repúblicas Americanas, ya sea siguiendo la línea del tronco, ya los ramales de éste, se podrá apreciar acompañando el siguiente sumario:

MÉXICO

La República Mexicana tiene actualmente comunicación ferroviaria en su frontera N. O., siguiendo del Río Crande paralelamente á éste al Paso y á Paso del Águila y Laredo, atravesando la capital del Istmo de Tehuantepec, y desde ese punto, ó sea desde la uniòn con el Pan-Americano, en S. Jerónimo, sigue hasta 125 millas de Tapachulla que, por su vez, está á unas 12 millas de la frontera de Guatemala. Esta línea es el resultado del proyecto del Gobierno Mexicano, que trató desde años de ligar sus extremos N. O. y S. E. por medio de vías férreas, creando así hacer un sistema de ferrocarriles de ligación.

La última medida tomada en este sentido, fue la construcción de los ferrocarriles conocidos bajo la denominación de Veracruz al Pacífico, Tehuantepec-Nacional y Pan-

Americano. El ferrocarril que atraviesa el Istmo de Tehuantepec, ha sido reconstruido en el plazo de los dos últimos años y sus grandes obras extremas en Coatzalcoalcos y Salina Cruz, están actualmente casi terminadas, estando abierta la línea al comercio internacional en toda la anchura del Istmo. Este ferocarril, que, como decimos, es de gran importancia para el comercio internacional, no lo queremos considerar sino bajo el punto de vista de ligación con la línea Vera-Cruz al Pacífico y con el Pan-Americano. La línea desde la unión con este último en S. Jerónimo, en dirección á Guatemala, ha adelantado bastante, hasta más allá de Tonala, esto es, hasta unas 125 millas de distancia de su término. Desde algun tiempo la línea está siendo atacada por sus dos extremidades y es probable que esté terminada antes de un año, lo que para la Comisión significa la existencia de una comunicación seguida entre Nueva York y Guatemala en una extensión de 3,770 millas. Las ligaciones mexicanas con el tronco internacional se pueden considerar como representando el plano de construcción ferroviaria apoyado por el General Porfirio Díaz.

GUATEMALA

En el trazado del Pan-Americano, una solución de continuidad de unas 28 á 30 millas ha venido presentándose durante algunos años, encontrándose ese trecho entre la red Guatemalteca y las fronteras Mexicanas: esto es, el prolongamiento del Central de Guatemala (1903) desde Santa María hasta Mazatenango, aumentando á determinadas ligaciones del Intercontinental, pero no se juzgó conveniente llenar aquel vacío hasta que las líneas mexicanas llegasen más próximas de la frontera de Guatemala. Ahora que estas lí-

neas están en condiciones de ligarse, la Comisión ha sido informada de que uno de los proyectos que más se han estudiado es el de esa unión, que brevemente será efectuada, procurando de esta manera un medio de comunicación ferroviaria contínua entre las ciudades de Nueva York y Guatemala.

Tambien Guatemala completa ahora su importantísima línea interoceánica, denominada Ferrocarril del Norte, que pondrá la Capital en comunicación por medio de vía ferrea con Puerto Barrios, sobre el Atlántico, dando una línea transversal para S. José, sobre el Pacífico, con una distancia de 270 millas. La Comisión ha sido informada de que una de las conveniencias de esta ferrovia interoceánica puede ser el utilizarla para penetrar en la República del Salvador, para lo cual ya se han otorgado oportunas concesiones. Esta línea motivaría una sección alterna en el trazado del Pan-Americano.

SALVADOR Y HONDURAS

No han sido recibidos pormenores sobre sus líneas, pero, aunque extraoficialmente, la Comisión ha sabido que el prolongamiento de la red de Guatemala, por el Norte y de Nicaragua, por el Sud, que se están completando, servirán de normas á los Gobiernos respectivos de Honduras y del Salvador, para completar los estudios de la propia red y sus ligaciones internacionales.

Relativamente á este punto, se presume que los Delegados de estos países en la Tercera Conferencia podrán dar más informaciones que aquellas que actualmente se poseen en Washington.

NICARAGUA

El Gobierno de Nicaragua ha otorgado concesiones

para la construcción de una línea desde Managua á Magdalena y ya se ha empezado á trabajar sobre trazados replanteados. Esta línea formará una sección importante del tronco principal, puesto que seguirá hasta Honduras para recibir las líneas que vengan de México y de Guatemala.

El mismo Gobierno tambien está contruyendo una línea de 100 millas de extensión desde Punta del Mono, sobre la costa del Atlántico, hasta San Miguelito, sobre el lago de Nicaragua, y aunque este trazado no sigue el del Intercontinental, es de suponer que contribuya en tiempo oportuno como línea principal á través del territorio de Nicaragua. Tambien se ha dicho á la Comisión que empresas para construcciones ferroviarias están en estudios y que si así fuese y llegasen á realización tales proyectos, las líneas de Nicaragua quedarían en comunicación con las de Costa Rica.

COSTA RICA

En 1902 existian 220 millas de ferrocarriles explotados en el territorio de esta República, existiendo 364 presentemente, lo que significa un aumento de 142 millas de vías férreas construidas desde la Conferencia de México. Un prolongamiento del ferrocarril del Pacífico, hácia N. O. en dirección de Liberia (Provincia de Guanacaste) con una extensión de 96 millas, sobre el trazado del Intercontinental, acaba de ser proyectado, como tambien otra línea, ligándose á la red del Atlántico, hácia S. O. con unas 85 millas de extensión, hasta Bocas del Toro, en la República de Panamá. Esta última línea ha sido proyectada de conformidad con la opinión de subdividirse desde la costa del Pacífico á la del Atlántico, con relación al Pan-Americano al través de Costa Rica;

estas dos líneas alternas, cuando estén completadas, contribuirán grandemente para el progreso de la unión de las secciones internacionales del Pan-Americano.

Tambien, en relaciòn con lo que atañe á los ferrocarriles de Costa Rica, la Comisión llama la atención para la construcción de una línea entre Santo Domingo y Esparta, cerca de la costa del Pacífico, que completará la línea interoceánica desde Puerto Limón, sobre el Atlántico, á Puntarenas, sobre el Pacífico. Merry, Ministro de los Estados Unidos, en escrito oficial, dice que la distancia entre Puntarenas y Esparta será de unas 15 millas y de allí á Santo Domingo, otro tanto, pero el proyecto aprobado para aquel ferrocarril lo desenvuelve en 25 millas, pasando por un terreno casi de nivel, en su mayor parte, apenas con un puente, es verdad que de consiederable extensión.

Como sucede en Guatemala y Nicaragua, la construcción de una línea transversal interoceánica en la República de Costa Rica, es de mucha importancia para el trazado Pan Americano, porque éste servirá como tronco principal ó eje para las demás y el resultado será un aumento de comercio, de intercambio y de tráfico.

PANAMÁ

De la Repùblica de Panamá la única noticia que se tiene es que ningun ferrocarril ni empresa están encaminados para construir líneas paralelas á la dirección del tronco intercontinental, pero que existe la probabilidad de que algo se emprenda en ese sentido desde Bocas del Toro á las márgenes del Canal, y de esta manera, siguiéndose la vertiente del Atlántico, se establecerá la conveniente ligación con la línea proyectada de Costa Rica, y de ahí la del sistema gene-

ral que ha de unir á México con las Repúblicas de la América Central. Desde la zona del Canal hácia S. O. no hay hasta ahora proyecto alguno que siga el trazado del Intercontinental, pero es de suponer que los bosques de ricas maderas y los recursos mineralógicos de la región, promuevan, antes de muchos años, la construcción de caminos de hierro en aquellas regiones siguiendo un rumbo paralelo al eje del trazado internacional.

COLOMBIA

El Exmo. Señor Presidente de la República de Colombia, general Rafael Reyes, fue uno de los miembros de la Conferencia Mexicana y mucho contribuyó con sus luces para mejor éxito de los trabajos de aquélla, por las informaciones que prestó, así como las que procuraron sus hermanos sobre el sistema de los ríos Sudamericanos y su relación directa con el tronco del Intercontinental. Fue, pues, muy agradable para la Comisión Permanente del Ferrocarril Pan-Americano, cuando el General Reyes fue nombrado Presidente de la República, el saber que S. E , segun comunicó, daria preferente atención, entre otras medidas de su Gobierno, á la construcción de ferrocarriles y particularmente á los que se ligasen con el sistema Pan-Americano.

Aunque todavía no haya habido suficiente tiempo para el desarrollo de tales planes, la Comisión, merced á informaciones que le han sido remitidas por el Ministro de Estado, por Barret, Ministro de los Estados Unidos, y otras entidades, está en condiciones de dar informes sobre los planos definitivos que se han adoptado en Colombia. En 1905 fue otorgada una concesión para la construcción y explotación de un Ferrocarril desde el Golfo de Uraba ó Darien, hasta la

ciudad de Medellín. Esta vía, que se denominará "ferrocarril Central de Colombia" sigue el proyecto Intercontinental por algunas centenas de millas, y los respectivos concesionarios informan á la Comisión que ya han empezado los trabajos preliminares y que la construcción poco tardará.

Otro paso positivo ha sido el de decidir una línea desde Palmira á Bogotá. Segun las comunicaciones recibidas del Ministro Barret, se debe empezar inmediatamente ese trabajo. La pequeña línea, actualmente existente y pasando por Buenaventura, tendrá que ser reconstruida y después de llevado á cabo este trabajo será cuando se terminará el prolongamiento hasta Palmira. Grande parte de la distancia recorrida de esta manera será paralela al trazado intercontinental.

ECUADOR

De procedencia particular ha llegado á conocimiento de la Comisión que el Ferrocarril de Guayaquil á Quito, en la República del Ecuador, está sériamente en camino de ser completado y que las secciones ya construidas están en pleno é importante tráfico. El ferrocarril ya está más allá de Ambato y en su sección de Guamote, por Ambato, á Quito se halla sobre el trazado del Ferrocarril Intercontinental. El Gobierno del Ecuador, con el fin de llegar á las regiones del caucho ó goma elástica, por los afluentes del Amazonas, ha otorgado la concesión de una línea de 110 millas de extensión desde Ambato hasta Cuarey y más recientemente se ha dado una concesión para construir una línea desde Esmeraldas, en la costa, pasando por Ibarra y llegando á Quito.

En cuanto ésta es tributaria del Intercontinental, Ibera pertenece á éste y la sección entre el mismo punto y

Quito constituirá una ligación sobre el trazado del Pan-Americano.

El General Alfaro, Presidente del Ecuadar, durante su administración anterior, dió inicio á una política ferroviaria, y hay toda razón para creer, que esa política será continuada durante su actual ejercicio y que podrá de esta manera anticipar considerablemente el progreso de la construcción del sistema ferroviario ecuatoriano.

PERÚ

Causa viva satisfacción el anunciar que desde la precedente Conferencia Mexicana, se ha inaugurado una era de actividad ferrocarrilera. Una decisión que mucho influye en la realización de la línea Pan-Americana, ha sido la que ha completado y abierto ésta al tráfico, una línea que mucho contribuye para desarrollar la riqueza mineralógica de la República. Nos referimos al ferocarril de Oroya á Cerro de Pasco, que corre en una extensión de 90 millas, siguiendo el trazado intercontinental. Esta línea es propiedad de una Compañía Americana, que tambien la dirige.

El Gobierno del Perú ha tomado medidas de importancia en lo que se relaciona con la construcción de vías ferreas. La primera decisión á este respecto ha sido la promulgación de una ley, creando el fondo de ferrocarriles, destinando exclusivamente para este fin el impuesto del tabaco, lo que constituye una garantía permanente destinada á impulsionar la construcción de ferrocarriles.

El Gobierno tambien ha efectuado contratos para prolongar el ferrocarril que existe actualmente desde Sicuani, paralelamente al camino del Cuzco, en comunicación ferrea

directa con el Oceano Pacífico, y uniendo Mollendo en el Pacífico, con Puno, sobre el Lago Titicaca. Cuando se efectuaron esos contratos y se comenzaron los trabajos de las primeras secciones, se llevaron á cabo tambien otros contratos para el prolongamiento del Ferrocarril Central de Oroya á Huancayo. Ambos prolongamientos forman parte del tronco Pan-Americano, pues Huancayo está á unas 450 millas distante del Cuzco.

La Comisión ha sido informada de que el Gobierno peruano espera poder unir estos dos extremos de aquí á dos años. Con esto quedará establecida la comunicación por vía ferrea entre Lima, actual capital y el Cuzco, la antigua del Perú, y es de creer que con la construcción de los ferrocarriles que se está llevando á cabo actualmente en Bolivia y en la Argentina, hasta Mollendo, sobre el Pacífico, y con el que no mucho despues formará el tronco transversal entre el Cuzco y Oroya, quedará completada una red que será la sección Sud de la línea Pan-Americana.

Tambien está informada la Comisión de que la negociación de un empréstito del Gobierno por valor de $ 15.000,000, con aprobación del Congreso peruano, está en buen camino y que parte de dicho empréstito será aplicada á la construcción de un ferrocarril que se desenvolverá en la regiòn del E. desde un punto conveniente de la línea de Oroya á Cerro de Pasco, hasta un punto navegable del Ucayali. El Gobierno atribuye gran importancia á este ramal que tendrá 300 millas de extensión y que abrirá al comercio un país nuevo y rico, tributario en parte del Pan-Americano. Otros ferrocarriles están proyectados, algunos de los cuales podrán ser construidos por empresas particulares y entre ellas las líneas de Pisco á Lima, Cerro de Pasco á Hurracho, Piura á Marañon y Chimbote á Huaráz.

BOLIVIA

Bolivia, cuyo sistema de ferrocarriles, es un desarrollo directo del proyecto Pan-Americano, ha conseguido hacer notables progresos en sus construcciones ferrocarrileras. El Congreso Nacional autorizó al Poder Ejecutivo para que se formulasen proyectos que una vez completados, contribuyesen para llenar las lagunas que tuviese el sistema Pan-Americano, desde las fronteras de la República Argentina hasta el Lago Titicaca. Las líneas para cuya ejecución se tomaron aquellas providencias, comprenden los caminos de la orilla izquierda del Río Desaguadero, enfrente de Ulloma, hasta Oruro; desde Oruro hasta Cochabamba, de Uyuni á Potosí y de Potosí á Tupiza. Estas líneas juntas á las que ya existen y que ponen en comunicación á La Paz con el Lago Titicaca, aseguran la ligación transversal, puesto que la sección de Tupiza á la Quiaca sobre la frontera de la Argentina ha sido decidida merced é un tratado firmado hace pocos años con el Gobierno Argentino.

El Gobierno de Bolivia, por su tratado que tiene con Chile, tambien se aseguró una línea desde Ulloma hasta el puerto de Arica, sobre el Pacífico, habiéndose tambien previsto una línea hasta puerto Pando, que abrirá las comunicaciones con las aguas navegables que son tributarias del Amazonas.

Debido á su situación topográfica y geográfica, toda construcción ferrocarrilera de Bolivia que pretende abrir camino hácia el Pacífico, depende, por así decirlo, directamente del eje central formado por el trazado del Intercontinental; por lo tanto, la respectiva red no es sólo importante por sí misma, sino tambien como tributaria del tronco principal.

Es motivo de satisfacción el decir aquí que el capital de que dispone Bolivia para los fines de su red de ferrocarriles y que es de $ 10.000,000 proviene de los Estados Unidos y que la construcción de las líneas que forman ligaciones con el Pan-Americano serán contratadas con importantes entidades financieras de Nueva York.

La Comisión está informada, aunque no oficialmente, de que las líneas contratadas entre los capitalistas de Nueva York y el Gobierno Boliviano, forman un total de 600 millas que se deben construir en el plazo de cinco años.

REPÚBLICA ARGENTINA

El sistema de ferrocarriles de la República Argentina ha sido construido tan seriamente que cuando se reunió la Conferencia Mexicana, ya Buenos Aires estaba en comunicación con Jujuy á 1,000 millas al N. O. La Delegación Argentina en dicha Conferencia, al presentar el informe que mostraba cuán previsor había sido aquel Gobierno en materia de construcción de ferrocarriles, y cuán ámpliamente se habían desarrollado los intereses y recursos nacionales, expuso la idea de prolongar sus líneas del Norte hasta Bolivia. Este prolongamiento ha adelantado siguiendo el trazado del Pan-Americano, si bien que atrazado durante algun tiempo por dificultades técnicas y por otras causas. Sin embargo, aquel trabajo nunca fue paralizado y en diferentes ocasiones se ha anunciado la apertura de pequeñas secciones, que desde luego han entrado en tráfico.

La Comisión no tiene actualmente informaciones relativas al tiempo que será preciso para que esas líneas lleguen á la raya boliviana en la Quiaca, pero ha sido informada, aunque no oficialmente, que aquel propósito se podrá consi-

derar realizado de aquí á un año, en cuya ocasiòn se atacará con ahinco la red boliviana en dirección de Tupiza, siguiendo para Potosí, en lugar de ir de Tupiza á Uyuni. Esta sección de Tupiza á Potosí se puede considerar como el prolongamiento natural del sistema ferroviario argentino.

La Comisión no ha sido avisada, hasta la fecha, de si las tentativas para la construcción de ese prolongamiento bajo la garantía de la Argentina, han constituido la base de un contrato formal entre los dos Gobiernos, pero el desarrollo de los ferrocarriles indica que las líneas de la Argentina, Bolivia y Perú se unirán dentro de pocos años.

CHILE

La construcción de ferrocarriles en Chile sigue caminos que lo han de llevar á la ligación de sus líneas con el sistema Pan-Americano.

El sistema longitudinal de aquel país ha alcanzado la latitud de 40° y en el extremo Norte está siendo prolongada la comunicación con La Serena en latitud de 30°. Se han hecho tambien estudios con el propósito de unir varios ramales que colocarán la línea longitudinal en comunicación con Iquique en latitud 20°. Desde allí se preyectará continuar los trabajos hasta Arica, hácia el Norte. Un proyecto se ha formulado para la continuación de un ferrocarril de Arica á La Paz capital de Bolivia, siendo esta línea construida por el propio Gobierno Chileno.

Al comenzar el año corriente, el ferrocarril que liga el sistema central de Chile con la entrada Occidental del túnel transandino, por donde aquel, se comunicara con las líneas argentinas, se acabará dentro de 2 años. La importan-

cia de dicho túnel, que ligará Valparaiso, sobre el Pacífico, con Buenos Aires sobre el Atlántico, fue bien comprendida y durante mucho tiempo numerosos esfuerzos fueron empleados para llevarlo ó cabo, si bien que algunas veces llegó a abandonarse la idea. Es muy digno de ser celebrado que la garantía financiera autorizada por el Congreso chileno, así como la legislatura de aquel país, aseguren el éxito de tal empresa y puede decirse que semejante asunto ha sido punto obligado de aquellos legisladores desde la última Conferencia Mexicana por tal forma, que la obra de ese túnel, una de las más importantes empresas en proyecto, para ferrocarriles americanos, puede considerarse como bastante adelantada en el terreno teórico.

Su ejecución será el fin de una empresa verdaderamente gigantesca á la cual se ha aspirado durante más de medio siglo.

URUGUAY

La Comisión ha sido informada de que el plan definitivo de ferrocarriles adoptado hace años por el Uruguay está siendo llevado á efecto, siendo prolongadas las líneas del país de acuerdo con el pensamiento que reconoció la importancia excepcional de los ferrocarriles uruguayos como medio de comunicación internacional. Las líneas en tráfico son la Central, que empieza en Montevideo y alcanza la frontera brasileña en Santa Anna de Libramento, de manera que facilmente se podrá ligar con las líneas brasileñas, y el ferrocarril del Interior, que sigue una dirección N. O. hasta alcanzar la población brasileña de S. Juan Baptista.

Conviene recordar aquí el libro importantísimo, donde se refiere al Ferrocarril Pan-Americano, obra del señor Juan

José de Castro, distinguido oriental, al ocuparse de los ferrocarriles sudamericanos. Este volúmen ha sido una mina utilísima de informaciones en las cuales se muestran las bases del proyecto del Pan-Americano y el interes que á este deben prestar los países sudamericanos.

Ha sido tambien de gran provecho el proyeyto del ferrocarril interoceánico que comenzando en el Brasil, cruzando los Andes y alcanzando los puertos de Chile, vaya del Atlántico al Pacífico. Los ferrocarriles del Uruguay ya han llegado á la frontera brasileña y por consiguiente es lícito esperar que brevemente la comunicación transcontinental Sudamericana será un hecho.

El más reciente de todos los proyectos uruguayos en materia de ferrocarriles, es la línea de Nico-Perez á la población de Treinta y Tres. Esta línea cubrirá una distancia de 185 millas cruzando la única zona fertil de aquel Estado, á la cual falta comunicación rápida con el resto del país.

PARAGUAY

Ninguna información oficial tiene la Comisión sobre ferrocarriles en el Paraguay, pero el proyecto de colocar á Buenos Aires á 60 horas de la Asunción, vía Entre Ríos, completando para esto la línea de Puerto Ruiz á Ibicuy y de allí á Zarata por medio de ferrocarril, puede aun considerarse más importante para el Paraguay que para la Argentina. La Comisión recuerda con satisfacción que el Presidente de esta República, Doctor Cecilio Baez, fué miembro de la Conferencia Mexicana y activo colaborador de la misma en lo que se refería sobre todo al Comité del Ferrocarril Pan-Americano. Bajo su administración, es de esperar que las aspiraciones nacionales del Paraguay, que comprenden ligación ferrovia-

ria con el sistema Pan-Americano, sirviéndose de una línea que alcance la frontera de Bolivia, serán animadas por decisiones de carácter práctico.

BRASIL

Desde que las sesiones de la Conferencia deberán tener lugar en la Capital del Brasil, donde la información más amplia y más reciente sobre las construcciones ferroviarias de esa Nación progresista se podrán obtener con mayor facilidad, la Comisión no se aventura á presentar informaciones, pero tiene la satisfacción de declarar su confianza en la política seguida por el Gobierno Brasileño, conforme explicaciones que fueron dadas al Comisario especial de quien se ha hecho mención al principio de este trabajo, en la ocasión de visitar este país, el cual proyecta líneas que vayan en procura del Amazonas y que los puertos Atlánticos lleven el progreso á las inmensas regiones que piden medios de desenvolverse, al través del interior del país y hasta las faldas de los Andes. Esa obra será realizada.

VENEZUELA

La relación de Venezuela con el proyecto del Ferrocarril Pan-Americano, como es sabido se efectúa por medio de un ramal que, destacándose del tronco en Colombia, formará el lazo de unión con Venezuela extendiendo líneas para los puertos de mar y estableciendo una red que se extienda hasta la frontera del Brasil. Las facilidades de transporte permitidas por los sistemas fluviales de Venezuela, han sido causa de que los constructores de ferrocarriles hayan vuelto

sus miras para la conveniencia de construirlos en la parte Norte del país. El ramal desde la línea troncal del Pan-Americano correría desde Medellín, en Colombia, vía puerto Barrio, Pamplona, Mérida y Trujillo hasta Valencia, donde efectuaría su ligación con el ferrocarril actualmente explotado que vá á Caracas.

Aunque no hay medidas en perspectiva, en futuro próximo, para construir este ramal, la Comisión ha sido informada de que la Legislatura del país no ha perdido de vista su posible realización.

Con el fin de mostrar la posición de las líneas Pan-Americanas en lo que atañe á los diferentes países, se adjunta el mapa que fue preparado bajo la dirección de la Comisión para acompañar la memoria del Comisario especial. El mapa no indica todo lo que ya se ha ejecutado porque, efectivamente, y es grato decirlo, ha habido construcciones nuevas desde que aquel fue trazado. Puede tener su utilidad, sin embargo para demostrar el progreso que el proyecto vá teniendo.

En vista de que las informaciones conocidas serán completadas por detalles que serán sin duda presentados á la Conferencia, la Comisión no cree conveniente hacer una amplia descripción de las líneas existentes, de las que están en construcción actualmente y de aquellas que están en proyecto ó proyectadas. Sin embargo, puede decirse sumariamente que de las 10,410 millas que distan Buenos Aires y Nueva York, siguiendo paralelamente el trazado del Pan-Americano, hasta la fecha presente no existen más que 3,700 millas sobre las cuales no se haya basado proyecto alguno.

La Comisión bajo cuya dirección se hicieron los proyectos intercontinentales y de la cual el señor A. J. Cassatt

era presidente, calculó aproximadamente el costo aproximado en 32.000 $ por milla, pero admitiéndose la avaluación más alta que se puede aceptar para un ferrocarril, que es la de 50,000 $ por milla, esto quería decir que 185.000,000 $ asegurarían la ejecución de todas estas secciones. Tal suma, sin duda alguna, no supera las fuerzas de las 12 ó 15 Repúblicas interesadas y que podrían cooperar substancialmente por medio de grandes concesiones de crédito. Es un poco más que lo que el dominio del Canadá pagará por su nueva línea transcontinental, cuyo tronco principal de Oceano á Oceano tendrá más ó menos la dimensión que las secciones inacabadas de la línea Pan-Americana. No es demasiado suponer que las varias Repúblicas, si cooperan juntándose á los Estados Unidos puedan hacer tanto como el Dominio del Canadá está haciendo para sí propio. La suma total distribuida entre los Estados interesado, no sería excesiva y los rendimientos consiguientes justificarían el gasto hecho por cada Nación dentro de sus propias fronteras porque cada sección de la línea Pan-Americana que se venga á construir desarrolla, no solo el tráfico local y amplía la zona de comercio, como ayuda para crear tráfico en regiones adyacentes.

Volviendo á ver los trabajos de la Comisión, y al considerar el estado de adelantamiento del proyecto en las diversas Repúblicas, conviene reconocer la ayuda muy cordial recibida de parte de los señores Representantes acreditados en Washington, los cuales, en todas ocasiones, se esforzaron por facilitar á la Comisión las informaciones deseadas, auxitiándola en sus propósitos para dar publicación al asunto y conocimiento general.

Desde su primitiva instalación, algunas alteraciones han sido hechas en el personal de la Comisión. En Abril de 1905 el Comité tomó á su servicio al señor Charles M. Pep-

per, considerándolo uno de sus miembros. En Marzo del mismo año la Comisión sufriò la pérdida de uno de sus miembros más activos y respetados por muerte del señor Manuel Aspiroz, Embajador de México Dicho señor fue miembro de la Comisión desde su constitución, y consagró á sus trabajos el mismo esfuezo y ardiente inteligencia que tanto lo distinguieron en su carrera de soldado de la patria, de estadista y de diplomático.

En Febrero del presente año el señor Joaquín Casasus, dinguo sucesor del Embajador Aspiroz fue elegido miembro del Comité y desde entonces lo ha fovorecido con su criterio y consejos.

El camino de hierro Pan-Americano hoy en día merece la misma referencia que le dedicó Mr. Blaine, entonces Secretario de Estado, al presentar al Presidente Harrison el Memorial de la Comisión de Ferrocarril Pan-Americano en la Conferencia de Washington, y el cual dijo en esa ocasión:

Ninguna recomendación ha hecho la Conferencia Americana Internacional y como tal yo mismo recomiendo ardientemente su atención con plena confianza de que el Congreso dará en breve las providencias necesarias para habilitar á este Gobierno de manera á poderse organizar la empresa.

De ninguna otra manera podría el Gobierno y el pueblo de los Estados Unidos contribuir mejor para el desarrollo y prosperidad de las Repúblicas nuestras hermanas, sirviendo al mismo tiempo á la expansión de nuestro comercio.

Al transmitir el Presidente Harrison al Congreso, el memorial que recomendaba el proyecto de un ferrocarril internacional que ligase los sistemas ferrocarrileros de Norte América con los del Continente del Sud, declaró:

No se debe olvidar que es un proyecto posible el viajar

desde Washington hasta la capital más lejana del Sud de América y que la inauguración de comunicaciones ferroviarias con aquellos estados amigos nos dará á todos facilidades para transacciones de comercio y relaciones que tengan un valor muy especial. El trabajo que se nos presenta es difícil, más completamente practicable.

El Presidente Roosevelt en sus instrucciones para la Delegación de los Estados Unidos en la Conferencia, externó el siguiente parecer:

"La magnífica concepción de un ferrocarril internacional, que ligue á los Estados Unidos con los puntos más remotos de la América del Sud, puede ser realizada al fin".

Una revista del trabajo hasta hoy realizada desde aquella Conferencia demuestra progreso constante, no solo en lo que se refiere á la educación del sentimiento público, como á los beneficios que irrogará la línea intercontinental, entre los cuales figuran las medidas prácticas que han tenido por consecuencia la construcción de numerosas secciones del tronco principal. Hasta que punto los sentimientos de fraternidad internacional entre los pueblos de las tres Américas han sido fortalecidos, lo prueba la reunión de la Conferencia Internacional. Las Conferencias pasadas nos han alentado para que continuemos el trabajo y con los resultados obtenidos y ahora sometidos á los Delegados de las varias Repúblicas reunidas en la Conferencia Brasileña, la Comisión confía el asunto á tan distinguida Asamblea, nutriendo la esperanza de que sabrá dar á esta importantísima cuestión el aprecio que merece y de que determinará cuáles serán de aquí en adelante los pasos que deberá dar para la realización del proyectado Ferrocarril Pan-Americano.

El Presidente siente no poder aceptar la invitación que

con tanta amabilidad le ha sido hecha por la Junta Directiva de la Secretaría Internacional de las Repúblicas Americanas, para asistir á la Conferencia, pero tiene la especial satisfacción de presentar esta Memoria con los documentos del señor W. I. Buchanan Presidente de la Delegación de los Estados Unidos de la América.

Lo somete con todo respeto

H. G. Davis,

Presidente de la Comisión Permanente
del Ferrocarril Pan-Americano

ANEXOS

N. 1. Mapa de los ferrocarriles intercontinentales propuestos y sus ligaciones.

N. 2. Informe de la Comisión del Ferrocarril Pan-Americano en la Conferencia de México.

N. 3. Informe del Comisionado Especial señor Charles M. Pepper.

N. 4. Lo que se dijo en la comida dada en Washington por el señor Presidente Davis.

RESOLUCIONES

Ferrocarril Pan-Americano

La Tercera Conferencia Internacional resuelve:

I.

1. Confirmar la existenca de la Comisión Permanente del Ferrocarril Continental; y—

2. El Consejo Directivo de la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas podrá aumentar el número de los miembros de la Comisión ó reemplazarlos en caso necesario, en vista de los informes de su Presidente.

II.

1. Que con el objeto de contribuir, dentro del menor plazo posible, á la terminación del Ferrocarril Pan-Americano, cada República, al fomentar la construcción de trayectos, que sirvan intereses locales, disponga seguir, hasta donde sea factible, el trazado intercontinental;

2. Que cada Estado en que haya tramos por construir, procure organizar Cuerpos de Ingenieros destinados á completar los planos, especificaciones, pliegos de condiciones y presupuestos, que sirvan como base para fijar el capital necesario á la construcción;

3. Que los Gobiernos de los diferentes Estados determinen cuanto antes las concesiones de terrenos, subvenciones, garantías de interes sobre el capital invertido, exención de derechos aduaneros para el material de construcción y exploración y cualesquiera otros auxilios que estimen conveniente otorgar; y—

4. Que los Gobiernos designen una persona ó centro que se mantenga en comunicación constante con la Comisión Permanente del Ferrocarril Continental, á fin de suministrarle y obtener de ella informes y datos relativos á la Empresa.

III.

Expresar su reconocimiento hácia aquella Corporación por el celo, inteligencia y perseverancia que ha puesto al servicio de una obra que contribuirá á fortalecer y consumará prácticamente la unidad de América.

(ANEXO H.)

Ejercicio de las profesiones liberales

PROPOSICIÓN XIII.—COMISIÓN VI

Señor Presidente: Tenemos el honor de dirigirnos al señor Presidente, para elevar por su intermedio á la Honorable Conferencia, un proyecto de acuerdo, formulado en vista de la proposición XIII del Programa, que recomienda la adopción de las "medidas que se estimen necesarias para llevar á efecto la idea comprendida en el Tratado celebrado en la Segunda Conferencia Pan-Americana, con relación á esta materia", esto es, al ejercicio de las profesiones liberales.

La primera cuestión de que hubimos de ocuparnos fue

la del alcance de la idea comprendida en la fórmula transcripta, la cual á la simple vista parece apartar el propósito de elaborar una nueva convención, para limitarse á arbitrar los medios de llevar á efecto la suscripta en México el 27 de Enero de 1902. Pero apesar de esto, la comisión se preocupó de estudiar en todo sus aspectos el referido texto, pues el tiempo transcurrido y las nuevas legislaciones dictadas desde la fecha de aquélla, podrían haber hecho necesarias algunas enmiendas.

Por otra parte, la Comisión tuvo tambien á su estudio el proyecto presentado por la ilustrada Delegaciòn de los Estados Unidos de México sobre este mismo asunto, y aunque lo considera animado del muy justo propósito de buscar mayores garantías para la eficacia y suficiencia de los estudios que deben servir de base á los diplomas y títulos de recíproca admisión entre los Estados signatarios, bien confrontadas y comparadas sus disposiciones con el tratado de 1902, no ha encontrado que hubiese entre ellas diferencias muy fundamentales, y suficientes para motivar la alteración modificación de aquel convenio.

Este, además, se halla suscripto por los representantes de diez y siete delegaciones de América, casi la unanimidad de las naciones del Continente, y no existiendo causas realmente graves para introducir cambios en él, ha creido la comisión que debía, aconsejar á la Honorable Conferencia el mantenimiento del texto íntegro del tratado firmado en la de México.

La reforma más acentuada que introduce el proyecto de la Delegación Mexicana es la relativa, segun las propias palabras de su exposición preliminar, á los requisitos que deben reunir los títulos profesionales y certificados de estudios á que el artículo se refiere, para surtir en todos los países sig-

natarios los mismos efectos que en el de origen. A nuestro parecer,—agrega—convendría para lograr ese objeto, establecer la condición precisa de que los estudios parciales sean equivalentes, y los títulos profesionales correspondan á materias que puedan equipararse á los estudios y materias que respectivamente exija la ley del país en que tales títulos ó estudios quieran hacerse valer".

Segun el sentir de la Comisión, esta cuestión se halla resuelta implícitamente en el tratado de México, en cuanto no excluya el exámen que cada gobierno deberá hacer de cada caso para determinar si el título ó diploma reune las condiciones expresadas en aquél sobre nacionalidad, reciprodidad é igualdad de condiciones entre los procedentes del extranjero y los del país donde se procura darles aplicación, como ha ocurrido ya entre las naciones signatarias del tratado de Montevideo de 1889, y entre las Repúblicas Argentina y de Bolivia, con motivo de la aplicación de su Tratado de 1865: en ningun caso dichos países han renunciado ni entendido que debían renunciar al análisis de los casos que caen dentro de la aplicación de aquél.

Así, pues, la aclaración del concepto contenido en el texto de México, ha parecido á la Comisión qne no era de extricta necesidad, desde que cada país, al ejecutar la convención procuraría dar forma, ó ajustar á sus peculiaridades en materia de régimen de estudios, al pensamiento de aquélla.

En cuanto el proyecto se refiere á los estudios que deben realizar las personas que en otro país que no el propio, dentro de la Convenciòn, desean obtener un título ó diploma profesional, nos parece que él no propone una solución imprevista en el Tratado de México, pues aquellas psrsonas se incorporarán al régimen de estudios del Estado en que quie-

ran adquirir su carrera, ya desde sus comienzos, como todos los hijos ó nativos del mismo, ya desde el grado en que le permitan los certificados que trajesen del país de su procedencia según el § 2° del articulo 1° del mismo tratado.

Por estos breves fundamentos, la Comisión VI tiene el honor de solicitar la aprobación de la Honorable Conferencia, del proyecto de acuerdo que va adjunto.

Saludamos al señor Presidente con nuestra consideración más distinguida.

(Aqui las firmas)

Sala de la Comisión, Río de Janeiro, 11 de Agosto de 1906.

Proyecto de convenio sobre la proposición XIII —Ejercicio de profesiones liberales

---

"La Tercera Conferencia Internacional Americana, reunida en Rio de Janeiro en Julio y Agosto de 1906, acuerda confirmar íntegramente el Tratado sobre ejercicio de las profesiones leberales, suscripto el 27 de Enero de 1902, en la Segunda Conferencia celebrada en México, y recomienda á las Repúblicas que la componen, su adopción y ratificación".

Dado en la ciudad de Rio de Janeiro, á 10 de Agosto de 1906.

Proyecto de la Delegación de México á la Tercera Conferencia Internacional Americana

La Segunda Conferencia Internacional Americana votó una convención sobre ejercicio de Profesiones Liberales, cuyo primer artículo expresa la idea, perfectamente justa de que son condiciones indispensables para que existan las franquicias que otorga dicho tratado respecto de certificados de estudios, la reciprocidad, y que no resulten ventajas superiores á las reconocidas por la legislación del país en que se quiera hacer uso de dichos certificados.

Esta idea, expresada en términos generales en aquella Convención, requiere para su aplicación práctica, que se le dé alguna mayor precisión, especificándose exactamente qué requisitos deben reunir los títulos profesionales y certificados de estudios á que el artículo se refiere, para surtir en todos los países signatarios los mismos efectos que en el de origen. A nuestro parecer, convendría para lograr este objeto, establecer la condición precisa de que los estudios parciales sean equivalentes y los títulos profesionales correspondan á materías que puedan equipararse á los estudios y materias que respectivamente exija la ley del país en que tales títulos ó estudios quieran hacerse valer. De esta suerte, precisándose las mismas ideas del tratado de México, se obtendría la mayor equidad, no estableciéndose ni diferencias ni privilegios entre los ciudadanos de los países signatarios.

Además, el referido tratado de México no prevee un caso que podría facilmente ocurrir, por lo que toca á la presente Conferencia remediar esta omisión. El tratado es-

tablece que los ciudadanos de los países signatarios podrán ejercer libremente en todos ellos su profesión; más no extiende sus beneficios á aquel ciudadano de alguno de estos países que no solamente trata de ejercer su profesión en alguno de los mismos, sino tambien de adquirir un título en éste.

Con el objeto de remediar lo que se ha indicado, y teniendo en cuenta los beneficios que resultarían de la adopción de aquel tratado por todos los países aquí representados, la Delegación Mexicana tiene el honor de presentar á la Conferencia los siguientes proyectos de protocolo adicional y de recomendación:

PROTOCOLO ADICIONAL

Artículo I. Se adiciona la Convención sobre ejercicio de profesiones liberales, firmado en México el día 28 de Enero de 1902, con los dos artículos siguientes:

Primer artículo adicional.—Los títulos profesionales y los certificados de estudios parciales expedidos por uno de los países contratantes y á los que se refiere la citada Convención, sólo producirán en otro de dichos países los efectos expresados en los artículos 1 y 2 de la misma Convencióu, cuando dichos estudios parciales sean equivalentes, ó cuando los títulos de que se trata comprendan materias que puedan equipararse. En consecuencia, cuando en algunos de los países signatarios se exijan para expedir un título de estudios parciales no exgidos en otro, dichos títulos no serán válidos en aquel sino hasta que el interesado, por medio de exámen correspondiente, compruebe haber hecho esos estudios parciales.

Segundo artículo adicional—Para obtener un título ó diploma profesional, ó un certificado de estudios en uno de los países signatarios, los nacionales de los demás deberán cumplir los requisitos que las leyes de aquél establezcan para quienes hagan sus estudios en las escuelas del mismo.

Artículo II. Este protocolo adicional se considerará en todo caso parte integrante de la convención antes citada.

RECOMENDACIÓN

La Tercera Conferencia Internacional Americana recomienda á los países representados ella en la ratificación de la Convención sobre ejercicios de profesiones liberales firmada en México el 28 de Enero de 1902, y del Protocolo Adicional á dicha Convención adoptada por esta Conferencia.

(RESOLUCIÓN 15)

Profesiones Liberales

La Tercera Conferencia Internacional Americana reunida en Rio de Janeiro en Julio y Agosto de 1906, acuerda confirmar íntegramente el Tratado sobre ejercicio de las profesiones liberales, suscrito el 28 Enero de 1902, en la Segunda Conferencia celebrada en México, y recomienda á las Repúblicas que la componen, su adopción y ratificación.

(22 de Agosto de 1906.)

(RESOLUCIÓN 16)

Futuras Conferencias

La Tercera Conferencia Internacional Americana resuelve:

I. Se faculta al Consejo Directivo de la Oficina Internacional de las Repúblicas Americanas para que designe el lugar en que debe reunirse la Cuarta Conferencia Internacional Americana, que deberá efectuarse dentro de los cinco años; para que provea á la formación del programa y reglamento y atienda los demás detalles necesarios, y para que señale otra fecha, si no fuere posible la reunión de dicha Conferencia dentro del plazo fijado.

II. Se recomienda al mismo Consejo Directivo que, si fuera posible, haga con un año de anticipación la designación de fecha y de lugar para la próxima Conferencia, y formule el programa seis meses antes de la fecha que señale.

(23 de Agosto de 1906.)

(RESOLUCIÓN 17)

La Tercera Conferencia Internacional Americana resuelve:

I. Recomendar á los Gobiernos que hagan preparar para la próxima Conferencia un estudio detallado sobre el sistema monetario vigente en cada una de las Repúblicas Americanas, su historia, las fluctuaciones del tipo de cambio

que han tenido lugar en los últimos veinte años, confección de tablas que demuestren la influencia de las referidas fluctuaciones sobre el comercio y el desarrollo industrial;

II. Recomendar, además, que estos estudios se pasen á la Oficina Internacional de las Repúblicas Amerieanas para que prepare un resúmen de dichos estudios, los publique y distribuya á los respectivos Gobiernos, por lo menos seis meses antes de la reunión de la próxima Conferencia Internacional.

(23 de Agosto de 1906.)

(RESOLUCIÓN 18)

RECURSOS NATURALES

1°. Autorízase á la Oficina de las Repúblicas Americanas para establecer, como parte de su Sección de Comercio, Aduana y Estadística, un servicio especial destinado á facilitar el desenvolvimiento de los recursos naturales y medios de comunicación en las diversas Repúblicas de América.

Con este fin queda encargada la Oficina de recoger y analizar, permanentemente, todas las informaciones fidedignas sobre los recursos naturales, las obras públicas proyectadas, y las condiciones legales en que pueden obtenerse de los Gobiernos Americanos las concesiones de tierras, minas y bosques.

Estos informes serán puestos á disposición de los Gobiernos y de las personas interesadas, y se publicarán con regularidad en los boletines de la Oficina.

2°. La Oficina estará obligada á prestar sus servicios

á los Gobiernos cuando cualquiera de ellos los solicite, con el fin de conseguir informes que pudieran serle útiles á cerca de las obras públicas proyectadas; y guardará en sus archivos, á disposición de las personas interesadas, los planos y pormenores de esas obras.

3°. La próxima Conferencia Internacional de los Estados Americanos prestará toda atención al siguiente asunto:

El estudio de las leyes, que rigen las concesiones públicas en los diversos países de América, para recomendar á la consideración de los Gobiernos Americanos los acuerdos ó disposiciones que mejor contribuyan al desarrollo industria y al de los recursos naturales de las Repúblicas del continente.

A fin de que se pueda reunir todo el material necesario para esta discusión, queda encargada la Oficina de presentar una memoria especial á la próxima Conferencia Pan-Americana, sobre las leyes relativas á los asuntos antes mencionados, que rijen hoy en las diversas Repúblicas del continente".

(23 de Agosto de 1906.)

(RESOLUCIÓN 19)

1°. Debe recomendarse á los Gobiernos la celebración de una Conferencia Internacional Americana para dictar eficaces medidas en beneficio de los productores de café, que tiendan á combatir eficazmente la crísis que hace años viene haciéndose sentir en tan importante ramo de la riqueza de muchas de las Repúblicas de este continente;

2°. La ciudad de San Pablo, en los Estados Unidos

del Brasil, queda designada para la celebración de dicha Conferencia.

(23 de Agosto de 1906.)

(MOCION 20)

La Tercera Conferencia Internacional Americana resuelve expresar al Gobierno de Chile la profunda pena con que ha recibido la noticia del desastre que actualmente aflige al pueblo hermano; le haga presente la sinceridad con que comparten su duelo las Repúblicas de América, y le manifieste, al propio tiempo, la esperanza que abriga de que la catástrofe no habrá revestido la gravedad que le atribuyeran las primeras noticias.

Esta Asamblea hace votos para que de las ruinas del momento surja bien pronto mayor prosperidad y grandeza para la República hermana.

(21 de Agosto de 1906.)

(MOCIÓN 21)

La Conferencia cierra sus sesiones dejando constancia en la última sesión que celebra, del siguiente voto:

Que al abrir la Cuarta Conferencia Internacional Ame-

ricana, días de regocijo hayan vuelto para la Nación Chilena, hoy herida en el corazón por un gran desastre.

(23 de Agosto de 1906.)

Mr. Joaquim Nabuco, presiding.

The Third International American Conference, the labors of which were inaugurated in the city of Rio de Janeiro on the 23rd of July 1906, debated and adopted the following resolutions, motions and conventions.

MOTION.

(Presented by mr. Epifanio Portela, Delegate from the argentine republic.)

"That the Third International American Conference shall adders to the Presidents of the United States of America ond of the United States of México a Note in which the Conference which is being held at Rio expresses its satisfaction at the happy results of their mediation for the celebration of parece between the Republics of Guatemala, Honduras, and Salvador.

(23rd of July, 1906).

INDICE

ANEXOS

ALEMANIA

Página

Informe del Consul General de Bolivia en Hamburgo.. 1
Informe consular del año 1905 (Bremen)..... 24
Cuadro de la navegación de Hamburgo durante los años 1904 y 1905..... 28
Cuadro de la inportación de productos de Bolivia á Hamburgo durante el año 1904..... 29
Cuadro de importación de productos Sudamericanos al Puerto de Hamburgo en los años 1904 y 1903... 30

Página

Cuadro comparativo de mercaderías exportadas á Bolivia desde el puerto de Hamburgo en los años 1904 y 1905..... 31
Cuadro Demostrativo de la Exportación á la República de Bolivia desde el puerto de Hamburgo en el año 1905..... 32

REPÚBLICA ARGENTINA

Informe del Consul General de Bolivia en la República Argentina (Buenos Aires)..... 33

BÉLGICA

Informe del Consul General de Bolivia en Belgica (Bruselas)..... 41
Informe de id relativo al Congreso de Agricultura en Bélgica..... 50
Informe id de id relativo á la industria del maiz en Bélgica..... 64

MÉXICO

Informe del Consul General de Bolivia en México..... 69
Id id id id id id id id..... 81
Tercera Conferencia Pan-Americana.—Informe del Delegado señor Romero..... 97
Tercera Conferencia Internacional Americana.—Informe de la Delegación de Bolivia á la Tercera Con-

Página

ferencia Internacional Americana en Rio de Janeiro 107
Cuarta Comisión.—II. Codificación y naturalización. Informe y proyecto sobre naturalización 117
Informe de la Séptima Comisión 125
Anexos al anterior informe 133
Indice I

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 109842945